

ALMACEN DE EFECTOS DE ESCRITORIO Y

Fabrica de Libros de Contabilidad

DE

E. B. CLAYTON'S SONS,

CALLE DE PEARL, No. 161,

NUEVA YORK.

Litógrafos.
Fabricantes de Tinta,
Grabadores,
Prensas de Copiar,
Cinceladores de Sellos,
Secos y para Tinta ó lacre,

Encuadernadores,
Papel de todas Clases,
Grabadores sobre Madera y Acero,
Cortadores de Marcadores,
Rayadores,
Plumas de Oro.

☞ Se ponen en el papel de cartas y en los sobres las armas ó las iniciales de cada persona, en relieve ó en colores, segun se pida.

A. B. SANDS & CO.,

IMPORTADORES Y DROGUISTAS POR MAYOR,

Calle de WILLIAM *No.* 4, *esquina á* FULTON, *N. Y.*

Trafican en drogas, medicinas, objetos de química, pinturas, aceites esenciales, jabones, brochas, perfumerias y demas artículos necesarios para los droguistas y médicos.

SON DUEÑOS DE

La Zarzaparilla de Sands
Remedio de Sands para la Reum Salada.
Gotas anodinas de Clavos para el dolor de muelas.
Vermífugo de Peer, llamado "Tiro de Muerte" contra las lombrices.

Elixir de Opio de M'Munn.
Bálsamo Romano para los ojos y las inflamaciones de los párpados.
Febrífugo Peruano para las calenturas de frio.
Elixir de Haymann contra la dispepsia.

SON AGENTES GENERALES POR MAYOR PARA

El mortero mejorado de Swift.
Prensa del mismo para tintes, 2 tamaños.
Morteros de hierro, Retortas de hierro.
Envases de patente.
Cajas de madera torneada.
Destructor de savandijas por Meyer.

Máquina atmosférica de Swam para hacer soda.
Agua de Congress, en botellas y medias botellas.
Agua Imperial en id id.
Pila electuaria de Upham, y todas las medicinas patentadas.

Las órdenes de los comerciantes y fabricantes seran cumplidas inmediatamente á los precios mas ínfimos del mercado siempre que vengan acompañadas de dinero ó pagarés descontables.

El hecho es histórico. Viajaba un doctor en jurisprudencia de Nueva York al Niágara, sin mas ausilio que su arrojo, ni mas idioma que el español. El Dr. era suramericano. Al llegar á Albany volvió los ojos en derredor esclamando furioso que lo habian engañado. El hombre no veia la catarata ponderada, sino gente que salia del vapor mui tranquilamente sin dársele nada por nada de la ansiedad y furia del abogado. "Qué me haré? esclamaba, no hai catarata por todo este barrio y me han robado mi dinero por un viaje tan tonto." Por último se resolvió á dirigirse al capitan del vapor como quien se agarra á una ascua en el momento de caer al agua.

—Capitan, *pik* español?

Sorpresa del capitan.

—Capitan, no *pik* español?

El capitan le contesta en inglés:—Qué quiere V?

—*Mi*, Niágara; *mi*, doctor; *mi*, español.

—No sé español, le dice el capitan siempre en inglés.

—*Mi*, monis, capitan, robada. (Y hace con los dedos la señal de hurto.)

El capitan se enoja.

—Dice V que le he robado?

—*Mi* no *entende; mi*, Niágara; *mi*, doctor; *mi*, robado. (Y la misma señal muda.)

El capitan se encoleriza.

—Capitan, V (apuntando hacia él) habla (enseñándole la lengua) latin (que se dice lo mismo en inglés que en español).

—No, señor (en inglés) yo no soi cura.

—*Quandoquidem embarcavit in tua nave, Niagaram videndo.*

—Basta, dice el otro, no entiendo.

—Pues qué diablos de lengua es esta que nadie entiende? Cómo es que no se habla aqui latin?

El capitan le vuelve la espalda, creyendo que es un majadero. Un estudiante que iba de Albany para Nueva York y que acertó á ser cubano, sacó de apuros al doctor, esplicándole que el Niágara no está en Albany, que el capitan del vapor no sabia latin, porque generalmente no se lleva en ese idioma el cuaderno de bitácora, que para ir al Niágara era preciso tomar un tren y despues cambiarse á otro y que finalmente lo mejor que podia hacer era regresar á Nueva York y buscar un guia ó un amigo que le sirviese de tal para no perder tiempo ni dinero en hacer el papel de tonto.

El compilador de esta obra que supo lo ocurrido resolvió desde entonces (y con tanta mas razon cuanto que el doctor se volvió calvo en los Estados Unidos) escribir una *Guia* para los españoles é hispano-americanos. Las numerosas ediciones que de ella se han hecho son la mejor prueba de su utilidad. ¡ Cuántos han escapado de muchos chascos solo por haber leido ántes la *Guia !* Cuánto dinero se han ahorrado los que han visto en la *Guia* el modo de conducirse para no ser engañados!

Pero la *Guia* se reducia á la ciudad de Nueva York; el resto de la Union era un laberinto para los estrangeros, que se perdian al salir de la ciudad. Hoy les presentamos á los españoles é hispano-americanos el hilo de Ariadne para que no se los coma el Minotauro del engaño, para que no paguen el noviciado, para que no gasten mas de lo justo, para que no caigan en tentaciones, para que por sí mismos sepan lo que han de hacer y por dónde han de ir, sin necesidad de *pik inglis* ni de hablar latin.

La importancia de una *Guia* no se oculta á ningun hombre de talento. Es inútil recomendarla.

Solo nos falta dar aquí públicamente las gracias al Sr. Don Rafael Pombo, secretario de la Legacion de Nueva Granada, por la eficaz cooperacion que nos ha prestado con sus escelentes artículos pag. 76 sobre "El catolicismo en la gran república," y pag. 99 sobre "Las Norteamericanas en Broadway," y al Sr. Don Andres D. Stanislas por su buen artículo "Un Domingo en Nueva York."

De aquí en adelante no será permitido á ningun estrangero que hable español hacer preguntas ociosas ni distraer á los comerciantes con averiguaciones relativas á los viajes en los Estados Unidos, lo cual—sea dicho de paso—es una calamidad para el infeliz, que tiene recomendados y que pierde su tiempo dando señas y esplicando direcciones que son siempre tan mal aclaradas como mal comprendidas.

En esta *Guia* está todo lo necesario, desde lo mas insignificante hasta lo de mayor interes. Antes de molestar al prójimo consúltese el índice de la *Guia* y se encontrará lo que se necesite.

A los comerciantes y vecinos de Nueva York les recomendamos que cuando venga algun paisano de esos que los sofocan á preguntas, les indiquen que hai una *Guia* mui barata y mui completa, donde encontraran cuantas respuestas quieran para sus preguntas, aun cuando pregunten mas que un confesor.

No habrá pretesto ninguno para 'amolar al prójimo' teniendc unos cuantos centavos con que comprar este libro que respetuosamente ponemos á la disposicion de los viajeros de ambos continentes.

E E.

NUEVA YORK, 1859.

Véase la pagina.

INDICE.

OBSERVACIONES GENERALES.

Los estrangeros que viajan por los Estados Unidos observarán desde luego, con no poca satisfaccion, que en ninguna parte les molestarán pidiéndoles pasaporte; que no tropezarán con imponentes fortificaciones, ni con puentes levadizos, ni con celosas puertas que se cierran á cierta hora de la noche para no volverse á abrir hasta la mañana siguiente; ni con aduanas entre los diferentes Estados, ni con empleados del resguardo que les registren y revuelvan todo su equipaje;—y que sin embargo, gozarán al mismo tiempo de tanta seguridad como en los paises en donde está mejor organizada la policía.

En todos los hoteles ó fondas hallarán *mesa redonda*, con precios uniformes é invariables, á los cuales es preciso someterse, excepto en las ciudades de primer órden, endonde se encuentran las costumbres de todas las naciones.

Con respecto á la igualdad social en todas partes y sin excepcion, no tendrán porqué quejarse, por elevado que sea su rango, y si no lo es ganarán en consideracion, bastando solo para esto á unos y otros, ser amables y atentos donde quiera que vayan.

DINERO.

El oro y la plata corren siempre y en todas partes; lo que no sucede con los billetes de banco, sobre todo en los Estados muy distantes. El menudo evita muchas molestias, principalmente las monedas de medio peso, que por lo regular es el precio de los coches de alquiler, y el invariable de cualquiera comida. Las monedas de 25 centavos son tambien muy útiles, especialmente para las propinas durante el viaje. El gasto diario de una persona que viaja por los distritos mas poblados, ya en ferrocarril, ya en vapor, y en los principales hoteles, es de cinco á seis pesos.

EQUIPAGE.

Será lo menos abultado posible, aun cuando en los ferrocarriles y vapores hay bastante tolerançia con respecto al particular; en los coches y diligencias se paga, como extraordinario, lo que exceda de 100 libras.

En casi todos los hoteles hay carruages que conducen al viagero con seguridad y á tiempo á los paraderos de los ferrocarriles ó á los muelles de los vapores. Lo primero que debe hacer el viagero es entregar su equipage al sobrecargo o al encargado de recibirlos, quien los marca y dá las contraseñas de cada uno, para que no haya confusion al terminar el viage. Al llegar al punto de su destino se hará cargo de su equipage, lo cual es mas seguro que fiarse de expresos ó de comisionados, porque muchas veces suele perderse para siempre. Si se dirige á un hotel, pondrá el equipage en el coche que lo ha de conducir, el cual debe estar marcado con el

nombre del establecimiento; y si emplea otro vehiculo, será bueno que se informe de antemano del precio y número del coche, porque los cocheros, —y sobre todo los de Nueva York,—hacen muy poco caso de los reglamentos siempre que pueden aprovecharse de la ocasion.

PAPELETAS DE VIAGE.

Las de ferrocarriles deben tomarse en el despacho ántes de emprender la marcha, pues de lo contrario hay que pagar un pequeño exceso por el olvido. Si el viage es largo y hay que cambiar de trenes, lo mejor de todo es tomar la papeleta para todo el viage ó hasta el último punto en que esten unidas las empresas, pues de este modo se evita el viagero infinitas molestias. En los vapores se pueden tomar las papeletas para el pasage y comida en el despacho del capitan despues de embarcarse: esto para pasar á cualquiera parte de la Union; pero para el estrangero en las respectivas oficinas. Aconsejamos á los viageros que tomen siempre las papeletas en los despachos, pues si las compran á los revendedores se esponen á perder el dinero.

HOTELES.

Los de los Estados Unidos tienen fama en todo el mundo, por su extension, conveniencia, comodidades y elegancia. La suntuosidad de muchos de ellos es casi increible, y cuentan con todos los medios posibles para satisfacer ámpliamente y con prontitud cualquiera necesidad ó capricho. El precio general, de un extremo á otro del pais, es de

dos pesos ó dos pesos y medio diarios en los principales y mas elegantes, y de uno y medio á dos en las casas de huéspedes. Si el viagero necesita alguna otra habitacion se paga por extraordinario, sucediendo lo mismo en la comida con el vino, que siempre es bastante caro.

CRIADOS.

En América no es costumbre, como en Europa, gratificar á los criados de los hoteles, aunque es natural el hacerlo cuando se les emplea en algun servicio puramente personal, ó cuando al viagero se le antoja algun plato raro que por desgracia no esté comprendido en la lista de artículos de consumo.

TRAGE.

En los puntos de temporada y en los baños se usan los mismos que en la ciudad, aunque siempre debe ir provisto el viagero de trages de camino, procurando que sean oscuros y fuertes. El sombrero será de fieltro y á propósito para resistir todos los contratiempos á que con frecuencia se halla espuesto este complemento indispensable del vestido. El calzado estrecho y fino se dejará en casa, y en su lugar se usarán botas fuertes y cómodas que protejan y abriguen los piés; pues es una locura tener que estar encerrado por temor de estropear los zapatos ó de humedecerse los piés, cuando el paisage convida al viagero. En los paseos por las montañas es bueno llevar un frasco ó cantimplora con brandi, porque puede ser muy útil en muchas ocasiones.

Estados Unidos.

DESCRIPCION GENERAL.

La República federal de los Estados Unidos, situada en el Continente occidental, ocupa mas de la mitad del territorio de la zona templada en la América del Norte, hallándose entre los 24° 30′ y los 49° latitud N., y entre los 66° 50′ y los 124° 30′ longitud O. del observatorio de Greenwich. Sus límites son : al N. la América Inglesa, de la que se halla separada en parte por los lagos Superior, Huron, Saint Clair, Erié y Ontario y por el rio San Lorenzo ; al E. y N.E. la provincia Inglesa del Nuevo Brunswick y el Océano Atlántico ; al S. el golfo de Méjico y la República Mejicana, de la que se halla separada en parte por el Rio Grande del Norte ; y al O. por el Océano Pacífico. El territorio de los Estados Unidos forma en la actualidad un paralelógramo casi regular cuya anchura media de E. á O. es de 2,400 millas inglesas ; y 1,300 de N. á S. ; sin embargo, la mayor anchura llega á 2,700 millas y á 1,600 la longitud, presentando una línea de fronteras de mas de 10,000 millas.* Desde que se formó la confederacion casi se ha duplicado este territorio, por la adquisicion de la Luisiana en 1803 ; por la compra de la Florida en 1819 ; por la incorporacion de Tejas en 1846 ; por la conquista de California y Nuevo Méjico en 1848 ; y por la compra de una parte de Méjico en 1854. La superficie total de la república, segun los datos de la Sociedad Topográfica de Washington, asciende á 2,936,157

* Debemos advertir al lector que 69½ millas inglesas hacen 60 geográficas ó un grado ; y que $17\frac{3}{5}$ millas inglesas equivalen á 19¼ españolas.

millas cuadradas, que es con muy corta diferencia la extension de Europa. Dicha superficie se halla repartida en la forma siguiente:

Estados Setentrionales	112,640
" Orientales	514,416
" Centrales	1,217,562
" Meridionales	325,537
" Occidentales	766,002
Total	2,936,157

Aspecto del pais. — En un territorio que se extiende desde el Atlántico hasta el Pacífico, y desde el trópico de Cáncer hasta los 50° de latitud N., no tiene nada de extraño que se encuentren tantas variaciones en la temperatura como en el terreno, ni que este presente todos los aspectos posibles. Sin embargo, para mayor comodidad y con objeto de facilitar el estudio topográfico del pais, se le ha dividido en tres grandes secciones, que son:

1ª Vertiente del Atlántico ó de los Alleghanis.

2ª Vertiente del Pacífico ó de las montañas Pedregosas.

3ª Valle del Misisipí.

La primera principia en la parte Oriental del Estado de Maine y se extiende hasta el de Alabama, comprendiendo una zona cuya anchura varía entre 80 y 300 millas. Esta region, contigua al mar, se halla limitada casi generalmente por una faja de terreno de aluvion, y cubierta de bosques de pinos y cedros en los parages que aun no están cultivados. A proporcion que se interna uno en el pais se vuelve el terreno mas quebrado, hasta llegar gradualmente á la cordillera de los Apalaches. Los rios de esta seccion corren por lo regular al S. ó al S.E. y su longitud varía de 100 á 600 millas, pudiendo ser navegables en las mareas altas hasta la distancia de 50 á 150 millas de su desembocadura, tanto en vapores costaneros ó de rio como en buques de vela.

En algunos Estados del S. E. pueden remontarse mas los vapores en la primavera y el otoño.

La segunda seccion comprende todo el pais que queda al O. entre las montañas Pedregosas y la costa del Pacífico, abrazando una zona cuya anchura varía de 600 á 1,000 millas, cruzada por varias cordilleras de montañas de grande elevacion.

La tercera seccion es la mas extensa, y comprende todo el territorio que hay entre los Alleghanis al E. y las montañas Pedregosas al O., abrazando una zona de 1,300 millas de longitud con una anchura que varía de 800 á 1,600 millas. Esta seccion, llamada comunmente Valle del Misisipí, termina al N. en una extensa y elevada planicie desde cuyos puntos culminantes, ó sea desde una altura de 1,900 pies ingleses sobre el nivel del mar, se dividen las corrientes para dirigirse al Océano por la Bahía de Hudson y los grandes lagos, y al golfo de Méjico por el Misurí y el Misisipí. En esta planicie se hallan el Estado de Minnesota y parte de los de Wisconsin, Nebraska é Iowa. La seccion central del Estado de Ohio se halla á mil piés de elevacion sobre el golfo de Méjico. Las últimas lomas de la cordillera de los Alleghanis se extienden hasta los Estados de Kentucky y Tennessee. La vertiente occidental del Valle se eleva casi imperceptiblemente hasta la altura de 7,500 pies, y forma la base de las cimas mas escabrosas de las montañas Pedregosas. Una cordillera baja, ó mas bien una faja de montes, conocidos con el nombre de montes Ozark atraviesa una parte del territorio Indio, Arkansas y Misurí, y se extiende hasta el Estado de Wisconsin ; miéntras que otra faja, conocida con el nombre de los montes Negros, corre hácia el E. y S. por el Territorio de Nebraska, y forma la barrera divisoria entre el nacimiento del Misurí y del Yellowstone que es su principal tributario. El

pais adyacente á las riberas del Misisipí, mas abajo de la confluencia del Ohio, es sumamente bajo y llano, y anegadizo en su mayor parte por las crecientes del rio. Cerca del golfo de Méjico el terreno es pantanoso.

Montañas.—Las mas extensas é importantes de los Estados Unidos son las Pedregosas, aunque en realidad solo forman parte de la inmensa cadena que con diferentes nombres atraviesa ambas Américas desde el Mar Artico hasta el estrecho de Magallanes. Principiando en la costa del Pacífico y siguiendo hácia el E. se encuentra una cordillera que se extiende desde el estrecho de Juan de Fuca hasta el 34° de latitud N., en donde se une con la Sierra Nevada, al S. de California. Esta cordillera se interrumpe en varios puntos, formando grupos aislados, algunos de los cuales se dirigen perpendicularmente á la costa, aunque por regla general corren paralelamente á ella. La elevacion comun de esta cordillera es de 2,000 á 2,500 pies, pero se encuentran varios picos elevados, como el Monte Olimpo, que tiene 8,197 pies, el Monte de S. Juan 8,000, el Monte Ripley 7,500, y el Monte del Diablo 3,780. El primero de estos montes se halla en el territorio de Washington, y los tres restantes en California. Continuando siempre al E. se encuentra una cordillera mas suave, conocida con el nombre de Cordillera de la Cascada, en los territorios de Washington y Oregon, y la de Sierra Nevada en California; y en ella se hallan las mayores alturas, puesto que los picos de Shasta, Santa Elena, Hood y Rainier cuentan de 12,000 á 14,000 pies de elevacion y en Sierra Nevada hay picos que llegan hasta 15,500 pies, que es la altura del Mont Blanc en Europa. Esta cordillera se extiende desde la América Rusa hasta la estremidad meridional de la antigua California, corriendo siempre á lo largo de

la costa, á una distancia de 100 á 150 millas, con una elevacion media de 5 á 6000 piés. Siguiendo luego hácia la costa del Atlántico se atraviesan varios grupos irregulares, algunos de los cuales exceden de la línea de las nieves perpétuas, y conocidos con los nombres de montañas Azules, de Humboldt y de Whatsateh. Estos grupos ocupan la gran cuenca comprendida entre las montañas Pedregosas y las de la Cascada; corren paralelos al Pacífico á una distancia que varía de 450 á 850 millas, y su punto culminante, llamado Pico de Fremont, cuenta con una elevacion de 13,570 pies. Despues de cruzar estos grupos, se baja por una gran vertiente que se estiende sobre 1,000 millas desde el Paso del Sud, hasta el rio Misisipí, recipiente colosal de todas las aguas fluviales que se hallan entre los Alleghanies y las montañas Pedregosas. El nacimiento del Misisipí está á 6,000 pies sobre el nivel del mar, el del Platte á 7,500, el del Arkansas á 8,800 y el del Rio Grande á 11,150. Subiendo por la orilla izquierda del Misisipí, se encuentran desde luego en los Estados de Kentucky y Tennessee las últimas lomas de la Cordillera de los Apalaches que se extiende desde el Estado de Maine hasta el de Alabama. Esta cordillera no es muy elevada, y sus puntos culminantes son el monte Katahdin de 5,000 pies, el Washington de 6,234, el Mansfield de 4,280, y el Tahawus ó Marcy de 5,460. Al S. de Nueva York se interna muchísimo y su elevacion no excede de 2,000 pies, excepto el monte Blanco que llega á 4,000 y el Negro á 6,746, pero ninguno de ellos se vé cubierto de nieves perpétuas. Los rios Ohio, Cumberland y Tennessee, que corren por la vertiente occidental de los Alleghanies, tienen su nacimiento á 2,500 pies sobre el nivel del mar. Ademas de las cordilleras y montañas que se acaban de indicar hay otras varias de órden inferior que no merecen especial mencion.

Minerales.—La riqueza mineral de los Estados Unidos es asombrosa, contándose en su territorio desde el oro de California hasta el carbon de los montes Alleghanies y del valle del Misisipí. Los depósitos auríferos de California son en la actualidad los mas ricos del globo, y el metal se halla en todas las formas conocidas, ya en grandes masas aisladas, ya engastado en las rocas cuarzosas, ya en los estratos de los terrenos de aluvion, llamados vulgarmente placeres. Tambien se encuentra el oro en Nuevo Méjico y en la base de los Alleghanies. La produccion general del oro en California, desde 1849 á 1858, ha ascendido á la considerable suma de 713 millones de pesos.

La plata no es tan abundante, y se encuentra mezclada con el cobre en las minas del lago Superior, y en los Estados de Connecticut, Pennsylvania y Carolina del Norte. Se sabe tambien que existen depósitos de este metal cerca de Doña Ana, en Nuevo Méjico; en S. Sábas, Tejas, y en el Fuerte Fillmore, cerca de la desembocadura del rio Gila. En Nuevo Almaden, California, hay minas de azogue en explotacion, y en California, Lancaster, Pennsylvania y Carolina del Norte se han descubierto indicios de platina.

Las mejores minas de cobre se hallan en las costas del Lago Superior, donde se ha encontrado el metal en masas puras de 150 toneladas; tambien hay minas de este metal al S. E. de Tennessee, en rio Hiwassee, y en la Carolina del Norte, en Connecticut, en el Nuevo Méjico, y en los Estados de Misurí, Maryland, Virginia, Nueva Jersey, Pennsylvania, y Georgia. El producto anual del cobre asciende á unos 40,000 quintales.

En los estados de Illinois, Wisconsin, Iowa, Misurí, Connecticut, Nueva York y Pennsylvania, se encuentran minas de plomo, que rinden actual-

mente unos 43,000 quintales anuales de mineral. En Nueva Jersey hay minas de zinc, y este mineral se halla mezclado con el plomo en el distrito de Galena en Arkansas, Pennsylvania y otros puntos. Su producto anual se calcula en unas 6,000 toneladas. El bismuto, antimonio, nickel y cobalto se encuentran en los Estados de Connecticut y Maryland, y el estaño en Nuevo Hampshire y Massachusetts.

El mineral que mas profusamente se halla difundido en toda la América es el hierro, del cual se estrae anualmente mas de un millon de toneladas. Los Estados en que mas se produce son, Pennsylvania, Ohio, Maryland, Tennessee, Kentucky, Nueva York, Nueva Jersey, Virginia y Carolina del Norte, y las principales fundiciones y manufacturas se hallan en Filadelfia, Pittsburg, Cincinati, Baltimore y San Luis.

El carbon mineral se encuentra igualmente con una abundancia asombrosa. La grande antracita de Pennsylvania envía al mercado anualmente mas de cinco millones de toneladas. En Nueva Inglaterra, Nueva York y Carolina del Norte se hallan tambien depósitos considerables, y en la vertiente occidental de los Alleghanies principia una veta ó faja de carbon betuminoso que atraviesa los Estados de Pennsylvania, Ohio, Virginia, Kentucky, Tennessee y Alabama. Segun los datos geográficos mas exactos, los terrenos carboníferos se estienden desde los 28° 45′ hasta los 43° lat. N. y desde los 94° 30′ hasta los 103° long. O., ocupando una superficie de 133,132 millas cuadradas.

Las salinas abundan en algunos parages de los Estados Unidos, y su producto anual asciende á unos 10 millones de fanegas. Las aguas medicinales, tanto minerales como sulfurosas, son tambien abundantes; pero las principales y mas nombradas son las de Saratoga, Sharon, Nuevo Lebanon y Avon,

en el Estado de Nueva York; las de Bedfort en Pennsylvania y otras en Virginia y Kentucky. El yeso se halla en los Estados de Nueva York, Maine, Virginia y otros, pero la capa principal se encuentra entre los rios Arkansas y Grande, ocupando una extension de mas de 400 millas. La piedra de construccion, como mármol, granito, berroqueña y otras, se encuentra en varios parages; y en las cercanías de Boston se halla pórfido tan bueno como el de Noruega.

Golfos, bahias, rios y lagos.—Ninguna nacion en el mundo cuenta con una masa de aguas navegables, tanto interior como exteriormente, tan extensa como los Estados Unidos. Bañados al E. por el Atlántico, al S. por el golfo de Méjico, al O. por el Pacífico, y al N. por los grandes lagos Superior, Michigan, Huron, Erié y Ontario, presentan una línea de costas de 12,609 millas, sin incluir las bahías, ensenadas, islas y lagos, de las cuales corresponden al Atlántico 6,861; 2,281 al Pacífico y 3,467 al golfo de Méjico. Las costas de los lagos del N. presentan una línea de 3,620 millas, y las de los rios hasta el último punto en que son navegables 49,065 millas; lo que dá un total de 57,294 millas de costas.

Las bahías mas nombradas son: en la costa del Atlántico, las de Massachusetts, Cabo Cod, Buzzard, Raritan, Delaware y Chesapeake, y en el Pacífico la de San Francisco y el Estrecho de Juan de Fuca que dá entrada á la ensenada de Puget, una de las primeras del globo. Las ensenadas de Long Island, Albemarle y Pamlico tienen de 60 á 120 millas de longitud y se hallan en la costa del Atlántico, la primera en el Estado de Connecticut y las dos últimas en la Carolina del Norte.

La superficie de los Estados Unidos se halla cortada por algunos de los principales rios del mundo. En el centro de la gran planicie de Minne-

sota corre por espacio de 3,000 millas el Misisipí, semejante á un inmenso tronco de árbol, cuyas raices se hallan en el golfo de Méjico y cuyas ramas se extienden por la derecha hasta los Alleghanies y por la izquierda hasta las montañas Pedregosas, recibiendo el tributo de mas de cien afluentes importantes, algunos de los cuales son rios de primer órden, como el Misurí que tiene 2,900 millas de longitud, el Arkansas y el rio Colorado, de 2,000 cada uno, y el Ohio de 1,000, con otra multitud de tributarios de segundo órden cuya longitud varía entre 300 y 1,000 millas. El terreno regado por el Misisipí se extiende desde los Estados de Nueva York y Pennsylvania al E. hasta la cima de las montañas Pedregosas al O. y desde el golfo de Méjico hasta el paralelo 49 de lat. N. Los rios principales que nacen en la vertiente de los Alleghanies son el Penobescot, Kennebeck, Connecticut, Hudson, Delaware, Susquehanna, Potomac, Chowan, Roanoke, Pamlico, Cabo Fear, Gran Pedee, Santee, Savannah y Altamaha, todos los cuales exceden de 300 millas y algunos llegan á 600, siendo navegables para buques de primer órden hasta mas de 100 millas de su desembocadura, donde forman bahías mas ó menos extensas. Los rios que desembocan en el golfo de Méjico ademas del Misisipí, son, el Apalachicola y el Mobila con sus tributarios al E. de aquel, y el Sabina, Trinidad, Brazos, Colorado y Rio Grande del Norte al O. La longitud de estos rios varía entre 300 y 1,800 millas, y algunos son navegables hasta 500 millas de su desembocadura. La costa del Pacífico solo cuenta con un rio de primer órden, que es el Columbia, de 1,500 millas de longitud, y con varios afluentes cuyo curso varía de 300 á 800 millas. Exceptuando el estrecho de Juan de Fuca, tampoco hay en la costa del Pacífico mas abertura que la de la bahía de San Francisco,

la cual recibe los rios Sacramento y San Joaquin, cuyo curso no excede de 300 millas.

Toda la parte N. de los Estados Unidos abrasada por el paralelo 42 abunda en depósitos de agua dulce, desde los pequeños lagos de una milla de circunferencia hasta los magestuosos mares interiores que sirven de límite entre la Union y las Provincias Inglesas. Los lagos principales son 5, á saber: Ontario, Erié, Huron, Superior y Michigan, cuya superficie varía de 6,000 á 32,000 millas cuadradas, formando un total de 90,000 millas. En todos ellos navegan vapores y buques de alto bordo, y por medio del canal de Welland, últimamente construido para evitar las cataratas del Niàgara y el salto de Santa María, la línea de navegacion interior se extiende á mas de 1,600 millas.

Clima.—En un pais tan extenso como los Estados Unidos naturalmente ha de variar el clima, y así es que se encuentran en él desde los largos y rigorosos inviernos del Norte hasta los calores de las regiones tropicales. Es un hecho completamente demostrado que la temperatura de la América Oriental es 10° grados mas baja que la de la Europa Occidental, miéntras que California tiene un clima tan suave como el de Italia, aunque en la parte del S. participa del de las regiones tropicales. Las planicies de Utah y del Nuevo Méjico tienen la misma temperatura que los llanos de Tartaria. Los veranos en la parte del N. son tan cálidos como los de Italia, al paso que los inviernos son tan frios como los de Suecia y Noruega. Esta variedad de climas hace que en los 42° de latitud fructifiquen las producciones de las zonas heladas; entre los 36° y los 42° las de las templadas, y al S. de los 36° el algodon, el arroz, el azúcar, el maiz y muchos de los frutos tropicales. La temperatura de los Estados del N.E. es sumamente desagradable en la prima-

vera, á causa de los vientos frios del Atlántico, los cuales producen pulmonías y otras enfermedades que aumentan las tablas de mortalidad hasta tal punto que solo la Luisiana las excede. Como los Estados setentrionales no tienen ninguna cadena de montañas que los defienda de los helados vientos que vienen de las vastas llanuras de la América Inglesa, ni de los cálidos del Sud, se experimentan frecuentes y repentinos cambios de temperatura que son muy peligrosos para la salud. Los mismo 8 Estados Meridionales no se hallan exentos de estos cambios, que muchas veces destruyen los naranjales y algodonales de la Florida y demas Estados comprendidos en dicha region. Los Estados centrales suelen tener inviernos tan templados como los de la Italia y tan crudos como los de la Rusia.

Ademas de estas causas generales hay otras puramente locales y que tambien deben tenerse en cuenta. Los grandes lagos mitigan en parte la crudeza de la temperatura en los distritos que los rodean, al paso que la elevacion de las planicies del Nuevo Méjico, Utah y Oregon, hace que su temperatura sea mucho mas fria y seca que la de otras regiones situadas á la misma latitud.

Y ya que hemos hablado del clima diremos algunas palabras acerca de las enfermedades predominantes, por la íntima conexion que tienen ambas cosas. En los distritos recientemente poblados el rompimiento del terreno produce exhalaciones miasmáticas que dan orígen á las fiebres intermitentes, aun cuando estas no pueden considerarse como endémicas, en razon á que desaparecen segun aumenta la poblacion. Las enfermedades mas comunes en los distritos occidentales son las fiebres intermitentes y biliosas, y las disenterias; en los meridionales reinan las fiebres biliosas, y

ademas están espuestos á las visitas de la fiebre amarilla que siempre hace estragos espantosos. El cólera tambien se ensaña mas en estos distritos que en el resto de la Union. En los Estados setentrionales y centrales predominan la consuncion y las afecciones pulmonares. Las tablas de mortalidad demuestran que esta varía desde el 9 al 23 por 1,000 en los diferentes Estados de la Union, lo que dá un 16 por 1,000 por término medio.

Suelo y producciones.—La diversidad con respecto al suelo de la Union es mas notable aun que con respecto al clima. Los ricos terrenos de aluvion del valle del Misisipí hacen que sea tan feraz como el primero del mundo, y se cree que solo le excede el valle de las Amazonas en la América del Sud; mientras que las elevadas planicies del Nuevo Méjico, Oregon y Utah solo producen abrojos. La costa del Atlántico, desde Long Island hasta el golfo de Méjico, está cubierta de bosques de pinos y cedros y por esto no es productiva sino á 60 millas del mar, pero podria abonarse fácilmente con marga, estiércol ó cualquiera otra sustancia. Las costas de las Estados de Maine y Massachusetts son ásperas é improductivas. Las vertientes de los Alleghanis, y sobre todo los valles, son sumamente fértiles, al paso que las costas del Pacífico tienen comparativamente mucho ménos terreno cultivable. Por último, los valles de Willamette, Sacramento y San Joaquin son muy produtivos, miéntras que las faldas de las montañas Pedregosas están cubiertas de lava árida, atravesada por profundos torrentes cuyas aguas nada fertilizan.

Segun el censo de 1850, habia en los Estados Unidos 1,449,075 haciendas y plantaciones con 118,457,622 acres de tierra de labor, y 186,621.348 de erial, correspondiendo á cada habitante por término medio 7½ acres. En las tierras arables y cul-

tivables se cosecha maiz, trigo, centeno, cebada, trigo sarraceno, avena; guisantes, habas, arroz, patatas, batatas, heno, lúpulo, tabaco, y azúcar; vino, manteca y queso ; algodon, lana, seda, cáñamo y lino.

Segun el referido censo, la cosecha de cada uno de los artículos mencionados es como sigue—

Maiz	Bushels.	592,326,612
Trigo	id.	100,503,899
Centeno	id.	14,188,639
Cebada	id.	5,167,016
Trigo sarraceno	id.	8,956,916
Avena	id.	146,567,879
Habas y guisantes	id.	9,219,975
Arroz	Quintales	2,153,127
Patatas	Bushels	65,796,793
Boniatos	id.	38,259,196
Heno	Toneladas	13,838,579
Lúpulo	Quintales	34,960
Tábaco	id.	1,997,526
Azúcar de arce	id.	342,499
Idem de caña	id.	2,475,810
Miel de purga	Galones	12,700,606
Idem de abejas y cera	Quintales	148,539
Manteca	id.	3,132,670
Queso	id.	1,055,352
Vino	Galones	221,240
Algodon	Balas de 4 qqs.	2,468,624
Lana	Quintales	527,892
Cáñamo	Toneladas	35,093
Lino	Quintales	77,160
Seda	Libras	10,843

Riqueza pecuaria.—Aun cuando no hay pais en el mundo en que ménos se necesite el ganado, puesto que todo se hace por medio de máquinas, no por eso dejan de abundar los animales domésticos, y segun el censo de 1850 habia en los diferentes Estados de la Union—

Caballos	4,335,358
Burros y mulos	559,229
Vacas de leche	6,392,044
Bueyes de labor	1,699,241
Otras clases de ganado mayor	10,268,856
Ovejas	21,721,814
Ganado de cerda	30,316,608

representando un capital medio de 544 millones de pesos.

Bosques.—Son abundantísimos y producen maderas de todas clases y arboles magníficos. En las montañas Pedregosas se encuentran robles de varias especies, pinos blancos y amarillos, algunos de los cuales se elevan hasta 200 pies, castaños, nogales, álamos, arces, olmos, magnolias, cedros y cipreses; y en los demas Estados abundan los perales, manzanos, moreras, ciruelos, guindos y demas árboles frutales conocidos en Europa.

Animales silvestres. — En la parte del N. se encuentran la mosa y el caribú ó reno, aunque raro, el oso negro, la pantera ó jaguar, el ciervo, el lobo y el gato montés; en las vertientes de las montañas Pedregosas el oso pardo, la cabra montés, ovejas y antélopes ; en las llanuras del valle del Misisipí, el búfalo, el perro de las praderas, la zorra, el castor, la rata almizcleña, la marmota, la ardilla, el conejo, la comadreja, la maritacaca, el coati y otros varios.—Entre los pájaros se cuentan, el buaro, el águila real y la comun, el buitre negro, el aura, la gallina silvestre, el flamenco, la grulla, el cuchar, el faisan, la perdiz, el halcon, la lechuza, el pelícano, &c. Entre los reptiles, el cocodrilo, el caiman, la culebra de cascabel y otras muchas, la salamandra, el galápago, el lagarto, &c. Entre los pescados el tiburon, el bacalao, el salmon, el salmonete, la trucha, la macarela, el sábalo, la sardina, &c., y entre los mariscos ostras, almejas, cangrejos, langostas y tortugas.

Manufacturas. — Si se comparan las manufacturas de los Estados Unidos con las otras dos grandes divisiones de la industria, á saber, la agricultura y el comercio, se verá que caminan á pasos gigantescos para ponerse al nivel de las de Europa. El censo ya mencionado demuestra que en esa época existian 121,855 manufacturas, con un personal de 944,991 trabajadores; el importe del

material bruto que entraba en ellas se calculaba en 555 millones de pesos y su producto anual en 1,013 millones, dejando un beneficio de 82 por ciento. Los Estados mas manufactureros son Nueva York, Pennsylvania, Massachusetts, Ohio y Connecticut. Rhode Island, á pesar de ser el Estado mas pequeño de la Union, es el que mas número de personas emplea en proporcion á su poblacion.

Las tres manufacturas principales son las del hierro, la lana y el algodon, y con respecto á la de este último diremos que solo la Gran Bretaña la sobrepuja, puesto que se elabora en 29 Estados, en los que se cuentan 1,094 fábricas con 92,386 operarios. La lana se trabaja en 24 Estados y cuenta con 1559 fábricas, en las que se emplean 39,252 operarios. El hierro se trabaja en todas partes, pero los principales centros manufactureros se hallan en Filadelfia, Pittsburg, Cincinnati, Nueva York, Boston, Baltimore y San Luis, empleando 120,453 operarios.

La fabricacion de cerveza y licores espirituosos ocupa á 6,140 operarios. Ademas hay 6,263 tenerías con 21,011 trabajadores, y 340 salitrerías con 2,746 operarios.

Las manufacturas de segundo órden se hallan profusamente esparcidas en todo el territorio, y se cuentan infinitas fábricas de botas y zapatos; de carruajes; de obras de carpintería y ebanistería: de instrumentos de agricultura; de utensilios domésticos; de papel; de géneros de seda, hilo, mezcla y alfombras; de sombreros y gorras; de obras de platería y joyería; de cristales; de campanas y obras de bronce; de talabartería y arreos; de peines de asta, marfil, hueso y madera; de objetos de goma elástica; de productos químicos; de hules y encerados; de cordelería; de alfarería, de ladrillos; refinerías, ingenios de azúcar y molinos de aceite y de pólvora.

La construccion de buques progresa de un modo increible, bastando decir que en el año de 1854 se construyeron 334 fragatas y barcas, 112 bergantines, 661 goletas, 386 buques menores y 281 vapores, formando un total de 1,774 buques con 535,616 toneladas. El año pasado se contruyó un total de 1,225 buques, con 244,286 toneladas.

Entre los ramos de industria mecánica solo haremos mencion de la publicacion de libros, la cual ocupa un número increible de fundiciones, imprentas y talleres de encuadernacion. En 1853 se publicaron en los Estados Unidos 730 obras, en la forma siguiente: 417 producciones originales, 35 traducciones y 278 reimpresiones de obras inglesas. El número de casas publicadoras asciende á 375, y algunas de ellas están tan bien surtidas como las de Paris y Lóndres. Las ciudades donde este ramo ha progresado mas son Nueva York, Filadelfia y Boston.

Adelantos interiores.— Ferro-carriles, canales, &c.—En todo pais que cuenta con una poblacion nueva y escasa las grandes vias de comunicacion son por lo regular mezquinas, y los habitantes se ven obligados á fijarse en las orillas de los grandes rios y de otros puntos navegables, extendiendo los caminos á proporcion que lo exijen las circunstancias. Los Estados Unidos no podian formar una escepcion de esta regla general, y así es que á principios de este siglo solo contaba con el camino de Filadelfia á Pittsburg, en el que habia un portazgo. Antes de que se introdujesen los ferro-carriles se principió por cuenta del gobierno un gran camino nacional desde Washington á San Luis, que posteriormente se extendió hasta Springfield; pero como los caminos de hierro obviaron muy luego esta falta, es probable que nunca llegue á concluirse. El gobierno trató en seguida de

mejorar la navegacion de los rios Potomac y James, y si sus planes hubieran sido secundados con vigor es probable que hoy seria Norfolk el emporio comercial de la Union, por las grandes ventajas que tiene sobre todos los demas; pero el genio de De Witt Clinton hizo que lo fuese Nueva York, abriendo en 1824 el canal de Erié y Hudson. Pennsylvania y Maryland siguieron el ejemplo de Nueva York, así como tambien Ohio é Indiana, aunque en menor escala; pero la introduccion de los ferrocarriles como medio de transporte eclipsó muy luego la fama de los canales, y desde entónces no volvieron á fomentarse grandes empresas de canalizacion. Sin embargo, la longitud total de los canales ascendia en 1854 á 4798 millas.

Los primeros ferrocarriles que se construyeron en los Estados Unidos fueron, el de Quincy, para el transporte del granito desde las canteras de Quincy al rio Neponset, y el de Mauch Chunck desde las minas de carbon de Pennsylvania al rio Lehigh. El primero se abrió en 1826 y el segundo en 1827. Desde entónces han progresado tan asombrosamente que en 1° de Enero de 1855 se contaban ya 21,310 millas de ferrocarriles en operacion y 16,975 en construccion, cuyo costo se calcula en 622 millones de pesos. Las principales líneas son, la de Nueva York y Erié, con 460 millas; la central de Nueva York, con 510; la central de Pennsylvania, con 250, y la de Baltimore y Ohio con 330.*

TELÉGRAFOS.—El profesor S. F. B. Morse concibió en 1832 la idea de sustituir los telégrafos antiguos con otros de su invencion, y en 1844 se estableció el primer telégrafo electro-magnético entre Washington y Baltimore, cuya distancia es de 40 millas. En 1845 se extendió la línea á Filadelfia, Nueva York y Boston, y así fueron pro-

* En la actualidad hay ya 32,114 millas en explotacion.

gresando y extendiéndose sucesivamente, con tal velocidad, que se cuentan ya 48,392 millas de alambre, cuyo costo se calcula en unos nueve millones de pesos.

Comercio.—El progreso comercial de los Estados Unidos no es ménos sorprendente que el aumento de su poblacion. Los datos oficiales manifiestan que en 30 de Junio de 1858 el número de toneladas registradas ascendia á 2,499,741, y el de las alistadas á 2,550,066, formando un total de 5,049,807. En el número de las toneladas registradas se comprenden 2,499,741 dedicadas á la pesca de la ballena, y 651,363 á la navegacion por vapor; y en el de las alistadas 2,273,900 dedicadas al cabotaje; 137,237 á la pesca del bacalao &c. y 581,570 á la navegacion por vapor. En el mismo año de 1858 entraron en los puertos de la Union 20,772 buques tripulados por 245,790 marineros y formando un total de 6,605,045 toneladas; y salieron 21,279 buques con 6,802,792 toneladas, y tripulados por 249,886 hombres. Las importaciones ascendieron en dicho año á 282,613,150 y medio de pesos, y las exportaciones á 324,644,421, resultando una diferencia en favor del pais de 42 millones y medio. En las importaciones figuran España y sus posesiones por 38 millones y medio de pesos, y en las exportaciones por 25 millones. El comercio interior del pais se elevó en 1852 á la enorme cantidad de 6,373 millones y medio de pesos.

La marina de vapor es inmensa: en 1858 contaba con 1,497 vapores, que representaban un total de 729,390 toneladas. Dichos vapores estaban repartidos en la forma siguiente: 125 para la navegacion de travesía, 582 para la de las costas, y 790 para la de los rios y lagos. Su tripulacion total ascendia á 40,377 personas, y transportaron en todo el año 39,204,691 pasageros. El comercio de los lagos

contaba en 1854 con 206 vapores y remolques, y 983 buques de vela, midiendo entre todos 238,452 toneladas.

PESQUERIAS.—Representan un valor inmenso. En 1850 se contaban 1,384 en 12 Estados, con un capital de 9 millones de pesos. El número de personas empleadas ascendia á 21,133, y su producto fué de 10 millones de pesos.

ADUANAS.—Los Estados Unidos se dividen en 129 distritos para el cobro de derechos de las mercancías extrangeras, habiendo 78 en la costa del Atlántico, 9 en la del Pacífico, 12 en el Golfo de Méjico, 17 en la costa de los lagos, y 19 en el valle del Misisipí.

EDUCACION. — *Colegios, Academias, Escuelas públicas, &c.*—El sistema general de educacion que se sigue en los Estados Unidos se puede dividir del modo siguiente:

1° Educacion elemental ó primaria, en las Escuelas públicas.

2° Idem académica ó secundaria, en las Academias, Escuelas superiores, Seminarios privados, &c.

3° Idem universitaria ó superior, en los Institutos en que se enseña lo suficiente para graduarse de Bachiller en Artes.

4° Idem profesional ó especial, que comprende 1° la Teología; 2° la Jurisprudencia; 3° la Medicina; 4° la carrera de Ingenieros; 5° la Agricultura; 6° la Mecánica; 7° el Comercio; 8° la escuela normal de Profesores; 9° la Pintura, Escultura y Arquitectura; 10° la enseñanza de Sordo-mudos, Ciegos é Idiotas.

5° Idem suplementaria ó popular, que comprende: 1° las Escuelas nocturnas; 2° los Liceos; 3° los cursos de Lecturas; 4° las librerías de circulacion y de referencia; 5° las escuelas de adultos, y 6° las sociedades mecánicas.

6° Idem reformatoria, en los establecimientos penales.

7° Las casas de huérfanos.

8° Las sociedades para la proteccion y progreso de las ciencias, artes y educacion.

El sistema general de instruccion pública fué introducido por los Peregrinos de Nueva Inglaterra en 1628, para la enseñanza de los hijos de los primeros pobladores. En 1637 se dispuso que hubiese una escuela primaria para cada 50 familias y una secundaria para cada 100, y al propio tiempo se estableció una especie de contribucion voluntaria para el sostenimiento de dichas escuelas. Como en virtud de varios artículos de la constitucion de 1787 se previene que cada Estado ceda cierta cantidad de terreno para el uso de las escuelas públicas, resulta que en 1° de Enero de 1854 ascendian á 49 millones de acres las tierras apropiadas por el Gobierno Federal con este objeto, y á 4 millones las destinadas á sostener las universidades.

En 1850 se contaban en toda la Union—

Escuelas públicas . . .	80,978	con	3,354,011	alumnos.
Idem privadas y academias .	6,085	con	263,096	id.
Colegios	122	con	16,590	id.
Seminarios de Teología . .	43	con	1.322	id.
Colegios de Medicina . .	39	con	5,253	id.
Idem de Jurisprudencia . .	17	con	613	id.
Total	87,284	con	3,640,885	alumnos.

resultando que hay un alumno por cada 6 habitantes, incluyendo los esclavos.—El costo anual de las Escuelas públicas y privadas ascendió á 14 millones de pesos.

Institutos científicos. — El gobierno de los Estados Unidos ha procurado siempre fomentar las ciencias, y con ese objeto se estableció, en primer lugar, el Observatorio de Washington, á cuyo frente se halla el Teniente Maury, bien conocido en el globo por las importantes obras que ha publicado.

En Agosto de 1838 salió una expedicion para explorar y reconocer las costas de la América del Sud, las del Pacífico en la del Norte, y las del Asia y Africa. Las colecciones de historia natural reunidas por dicha expedicion forman un extenso y magnífico museo, que se halla en el instituto Smithsoniano. Este en el curso de su viage descubrió el continente antártico. En 1853 salió otra expedicion, á las órdenes del Comodoro Perry, la cual formó un tratado con el Japon al año siguiente, abriendo al comercio este pais que hasta entonces había estado herméticamente cerrado. En Washington se halla el Instituto Smithsoniano, aunque fundado por la munificencia privada de un extrangero. La biblioteca del congreso consta de unos 50,000 volúmenes. En West Point hay una Academia Militar, y en Annapolis una Escuela Naval.

Imprenta.—Siendo la prensa periódica el instrumento mas eficaz para difundir los conocimientos humanos y guiar la inteligencia, así como el motor mas poderoso para favorecer ó destruir los grandes intereses morales y religiosos, claro es que ha de hallarse en este pais sumamente extendida é intimamente unida con los institutos literarios. Las dos tablas siguientes indican el número de periódicos que se publican en los diferentes Estados de la Union—

Diarios	254
Tres veces á la semana	115
Semi-semanales	31
Semanales	1,902
Quincenales	95
Mensuales	100
Trimestrales	19
Total	2,526

Políticos	1,630
Religiosos	191
Literarios	568
Neutrales	84
Científicos	53
Total	2,526

De los cuales se tiran al año, por término medio, 426 millones y medio de ejemplares.

Correos.—En 1° de Diciembre de 1857 existian 27,148 estafetas, repartidas en una longitud postal

de 242,601 millas. Se calcula que los correos recorren anualmente unos 75 millones de millas, importando su costo cerca de 7 millones de pesos. El departamento de estampillas de correo expende anualmente unos 56 millones de estas y sobre 25 millones de sobres franqueados. El número de cartas enviadas al extrangero asciende á cerca de 3 millones anuales, y el de periódicos á 2 millones.

Religion.—En este pais no hay religion dominante, por tolerarse ámpliamente la libertad de cultos. Los ministros se sostienen con las contribuciones voluntarias de sus congregaciones, ó con fondos destinados á este objeto. El siguiente estado demuestra las principales religiones que se profesan en el pais—

Religiones.	*Iglesias.*	*Adeptos.*	*Valor de la propiedad eclesiástica.*
Baptista	9,360	3,248,580	$11,001,127
Cristiana	868	304,630	867,056
Congregacionalista	1,706	801,835	7,970,195
Holandesa reformada	330	180,636	4,096,880
Episcopal	1,461	644,598	11,384,210
Libre	389	115,480	263,605
De los amigos	728	287,073	1,713,567
Alemana reformada	344	159,338	975,080
Judia	37	19,588	415,600
Luterana	1,221	525,180	2,854,286
Menonita	112	28,860	92,345
Metodista	13,338	4,354,101	14,826,148
Morava	331	109,617	411,667
Ortodoja	10	3,100	17,250
Presbiteriana	4,863	2,079,504	14,557,089
Católica Romana	1,227	675,721	9,256,758
Swedenborgiana	20	5,475	113,600
Tunkeriana	52	22,400	37,625
Unida	590	201,864	644,315
Unitaria	242	136,417	3,173,822
Universalista	532	214,965	1,756,816
Sectas menores	422	141,177	1,017,130
Total	38,183	14,270,139	$87,446,371

Ademas hay 4,202 lógias masónicas, con 183,883 individuos.

Instituciones publicas. — Arsenales, Marina, Ejército, &c.—Los Estados Unidos cuentan con un Asilo Naval en Filadelfia y treinta hospitales de Marina en diferentes puertos. Los arsenales se

hallan en Kittory, Boston, Nueva York, Filadelfia, Washington, Norfolk, Panzácola y Benicia.

La principal casa de Moneda se halla en Filadelfia, con sucursales en Carlota, Dahlonega y S. Francisco, y una casa de ensayo en Nueva York. Las demas instituciones públicas son, Aduanas, algunas de las cuales son notables por su mérito arquitectónico, armerías, casas de correos, tesorerías, faros, &c. Las secretarías y oficinas de Estado, Guerra, Marina y Hacienda, así como las Direcciones generales de Correos, Patentes, &c., se hallan en Washington. En 1854 se contaban 24 arsenales, 3 armerías y mas de 100 fuertes y cuarteles.

En la misma época se componia la marina de los Estados Unidos, de—

11 navios de línea	de 84 á 120	cañones.
13 fragatas	" 50 á 56	"
20 corbetas	" 16 á 22	"
4 bergantines	" 4 á 6	"
1 goleta	3	"
6 fragatas de vapor	" 6 á 51	"
4 vapores de 1ª clase	" 1 á 10	"

5 idem de 2ª clase; 7 transportes y 2 pontones.

El personal de Marina se componia de 6 comodoros y un gefe de escuadra; 1 gefe en cada uno de los arsenales; 1 gobernador del Asilo Naval; 1 superintendente de la Academia Naval; 68 capitanes; 97 tenientes; 327 alféreces; 149 cirujanos; 64 contadores ó maestres de víveres; 24 capellanes; 12 profesores de matemáticas; 31 contramaestres; 194 guardias marinas de 1ª clase; 205 idem de 2ª, &c. El cuerpo de Marina tiene su cuartel general en Washington y se compone de 13 capitanes; 40 alféreces, y 1,100 oficiales y particulares en comision.

El ejército regular se compone solo de 10,329 hombres; á saber: 952 oficiales de todas graduaciones y 9,377 individuos de las clases de tropa. Las fuerzas de la Milicia Voluntaria se componen de 758 oficiales generales; 2,407 ayudantes y abau-

derados; 13,787 gefes de plana mayor; 49,337 oficiales y 2,054,740 voluntarios de todas clases.

En Marzo de 1859 la marina del gobierno de los Estados Unidos en servicio constaba de 40 buques con 584 cañones, 724 oficiales y 7,676 hombres, que es la mayor fuerza naval que ha empleado, hasta el dia.

Los sueldos que disfrutan los gefes y oficiales de Marina y del Ejército permanente son como sigue—

Capitanes de Marina . .	de $2,500 á 4,500	segun su clase.		
Tenientes de idem . .	" 1,800 á 2,500	"	"	
Alféreces de idem . . .	" 1,200 á 1,500	"	"	
Cirujanos	" 1,000 á 2,700	"	"	
Ayudantes de cirugía . .	" 650 á 1,200	"	"	
Contadores	" 1,500 á 3,500	"	"	
Capellanes	" 1,000 á 1,500	"	"	
Profesores de matemáticas	1,500	"	"	
Guardias marinas . . .	" 300 á 750	"	"	
Ingenieros	" 400 á 2,000	"	"	
Contramaestres, &c. . .	" 300 á 1,100	"	"	

Mayor general de Ejército	$4,512
Brigadieres	2,958
Habilitados é Inspectores de Medicina . . .	2,500
Ayudantes, Inspectores y Comisarios	2,196
Coroneles de Infanteria y de Artillería . . .	1,192
Oficiales de menor graduacion . . .	de 774 á 1,924

Division Política.—La Confederacion se divide en 31 Estados, 8 Territorios y un Distrito, en la forma siguiente—

1° Seis estados setentrionales ó de la Nueva Inglaterra, con 63,272 m. c.
2° Cinco estados centrales . . . . con 111,796 "
3° Nueve estados meridionales . . . . . . con 629,750 "
4° Once estados occidentales . . . . . . con 493,117 "
5° Ocho territorios organizados, y
6° El distrito de Columbia, endonde se halla la capital de la Confederacion.

No hay pais en el mundo cuya poblacion se componga de elementos mas heterogéneos que la de los Estados Unidos, y aun cuando generalmente predomina la raza Anglo-Sajona, está mezclada con otras, contándose ademas infinidad de Ingleses, Irlandeses, Escoceses, Galeses, Alemanes, Franceses, Holandeses, é individuos de todos los demas estados de Europa, de las Antillas, de la América del Sud, del Africa, del Asia y hasta de las Islas del Pacífico, lo cual es debido por una parte á la

forma del Gobierno, y por otra al sistema de inmigracion de que luego se hablará.

Segun el censo de 1850, la poblacion general se hallaba dividida en la forma que espresa el estado siguiente—

Estados y Territorios.	Superficie en millas cuadras.	Blancos.	Libres de Color.	Esclavos.	Total.	Prop'n por Milla ca.
Maine,...........	31,766	581,813	1,356		583,169	18.36
New Hampshire,.	9,280	317,456	520		317,976	34 25
Vermont,........	10,212	313,402	718		314,120	30.76
Massachusetts,...	7,800	985,450	9,064		994,514	127.50
Rhode Island,....	1,306	143,875	3,670		147,545	112.97
Connecticut,.....	4,674	369,099	7,693		370,792	79.33
Nueva York,....	47,000	3,048,325	49,069		3,097,394	65.90
Nueva Jersey,...	8,320	465,509	23,810	236	489,555	58.84
Pennsylvania,.. .	46,000	2,258,160	53,626		2,311,786	50.25
Delaware,........	2,120	71,169	18,073	2,290	91,532	43.18
Maryland,....... ...	11,124	417,943	74,723	90,368	583,034	52.41
Columbia (Dist.),	60	37,941	10,059	3,687	51,687	861.45
Virginia,..... ...	61,352	894,800	54,333	472,528	1,421,661	23.17
Carolina del N....	50,704	553,028	27,463	288,548	869,039	17.14
Carolina del S....	29,385	274,563	8,960	384,984	668,507	22.75
Georgia, ...	58,000	521,572	2,931	381,682	906,185	15.62
Florida,..........	59,268	47,203	932	39,310	87,445	1.47
Alabama, ...	50,722	426,514	2,265	342,844	771,623	11.27
Misisipí..........	47,156	295,718	930	309,878	606,526	12.65
Louisiana........	41,255	255,491	17,462	244,809	517,762	12.55
Tejas,....	257,504	154,034	397	58,161	212,592	0.82
Arkansas,........	52.198	162,189	608	47,100	209,897	4.02
Tennessee,.......	45,600	756,836	6,422	239,459	1,002,717	21.99
Kentucky,.......	37,680	761,413	10,011	210,981	982,405	26.07
Ohio,............	39,964	1,955,050	25,279		1,980,329	49.50
Michigan,........	56,243	395,071	2,583		397,654	7.11
Indiana, ...	33,809	977,154	11,262		988,416	29.21
Illinois,..........	55,405	846,034	5,436		851,470	15.37
Misuri, ...	67,380	592,004	2,618	87,422	682,044	10.12
Iowa,............	50,914	191,881	333		192,214	3.77
Wisconsin,.......	53,924	304,756	635		305,391	5.66
California,.......	155,980	91,635	962		92,597	0.59
Kansas(territorio)	114,798					
Nebraska, "	335,882					
Minnesota, "	166,025	6,038	39		6,077	0.04
Nuevo Méjico "	207,007	61,525	22		61,547	0.30
Utah, "	299,170	11,330	24	26	11,380	0.04
Oregon, "	185,030	13,087	207		13,294	0.07
Washington, "	123,022					
Territorio Indiano						
Totales,....	2,936,166	19,553,068	434,495	3,204,313	23,191,876	7.89

La proporcion del aumento de poblacion ha sido siempre notable por su uniformidad, dando por término medio el 35 por ciento. Para formarse una idea exacta del incremento que ha tenido la poblacion de este pais, basta observar la que presentan los censos siguientes—

En 1701	262,000	habitantes.
En 1749	1,046,000	"
En 1775	2,803,000	"
En 1790	3,929,827	"
En 1800	5,305,925	"
En 1810	7,239,814	"
En 1820	9,638,131	"
En 1830	12,866,020	"
En 1840	17,096,453	"
En 1850	23,191,876	"
En la actualidad	27,500,000	aproximadamente.

La proporcion de los esclavos con los blancos es como 164 á 1000; y la de los libres de color con los blancos como 22 á 1000, y ambas reunidas como 176 á 1000; es decir, que por cada 1000 personas blancas hay 164 esclavos y 22 libres de color. El número de personas que poseen esclavos asciende á 347,525, de las cuales 63,820 solo tienen uno; 105,683 de 1 á 5; 80,765 de 5 á 10; 54,595 de 10 á 20; 29,733 de 20 á 50; 6,196 de 50 á 100; 1,479 de 100 á 200; 243 de 200 á 500; 9 de 500 á 1000, y 2 tienen mas de 1000.

Los 19,553,068 habitantes blancos se reparten en la forma siguiente—

Naturales de los Estados Unidos	17,737,578
Idem de Irlanda	961,719
Idem de Alemania	573,225
Idem de Inglaterra	278,675
Idem de la América Inglesa	141,711
Idem de Escocia	70,550
Idem de Francia	54,069
Idem del Pais de Gales	29,868
Idem de Suiza	13,358
Idem de Méjico	13,317
Idem de Noruega	12,678
Idem de Prusia	10,549
Idem de Holanda	9,848

En 1853 existian en los Estados Unidos—

	Blancos.	*Libs. de color.*	*Esclavos.*	*Total.*
Sordo-mudos	9,136	136	531	9,803
Ciegos	7,978	429	1,387	9,794
Dementes	14,972	311	327	15,610
Idiotas	14,257	348	1,182	15,787
Totales	46,343	1,224	3,427	50,994

Durante el año de 1850 se dieron socorros á 134,972 pobres, de los cuales 63,538 eran extrangeros. El costo anual de cada pobre es de 22 pesos por término medio.

En el mismo año hubo 548,837 nacimientos ó sea el 2.75 por ciento de toda la poblacion; 197,029 matrimonios, ó sea el 0.99 por ciento; y 270,706 defunciones, ó sea el 1.35 por ciento: resultando un aumento de 1.40 por ciento.

Las cárceles del estado contenian 6,646 reos, de los cuales 1.499 eran extrangeros y 888 individuos de color.

Para terminar este sucinto resúmen de la poblacion diremos que, segun los datos del Encargado de los Asuntos de los Indios, habia en Noviembre de 1853 cerca de 400,000 Indios ó aborígenes en la parte occidental del pais, repartidos en la forma siguiente: 18,000 al oeste del Misisipí; 110,000 en las fronteras de los Estados occidentales; 63,000 en las planicies de las montañas Pedregosas; 29,000 en Tejas; 45,000 en Nuevo Méjico; 100,000 en California; 12,000 en Utah y 23,000 en los territorios de Oregon y Washington.

Inmigracion.—La proteccion de que gozan los extrangeros en este pais, la libertad natural que en él reina, y su forma de gobierno, han hecho que la inmigracion aumente de una manera increible, como puede verse por el siguiente cuadro—

En 1820 llegaron á los Estados Unidos	5,993	inmigrantes.
En 1830 " " " "	23,074	"
En 1840 " " " "	83,504	"
En 1850 " " " "	279,980	"
En 1852 " " " "	707,625	"
En 1853 " " " "	368,643	"

El aumento que se nota en 1852 es debido á la inmigracion Irlandesa, á causa de la pérdida de la cosecha, pasando de 350 mil los Irlandeses llegados en dicho año.

Ciudades principales.—Tambien se han desarrollado y mejorado de una manera portentosa. Segun el censo de 1790, Filadelfia era la primera ciudad de la Union, y sin embargo solo contaba con una poblacion de 42,520 almas; miéntras que segun el censo de 1850, la Ciudad de Nueva York tenia ya 650,000 habitantes; Filadelfia 410,000; Boston 212; Baltimore 170,000; Nueva Orleans 130,000; y Cincinnati 115,000; habiendo ademas 3 ciudades de 50 á 100,000 habitantes; 5 de 40 á 50,000; 4 de 30 á 40,000; 12 de 20 á 30,000; 8 de 15 á 20,000; 21 de 10 á 15,000; 76 de 5 á 10,000.

Gobierno.—El de los Estados Unidos se compone de una confederacion de soberanías independientes, que delegan una parte de su poder al gobierno central, cuyos edictos y leyes forman siempre la autoridad del Estado en cuanto es compatible con la Constitucion; pero todo cuanto no está expresamente concedido por esta queda reservado ó cada Estado en particular. El poder gubernativo de la Confederacion se divide en legislativo, judicial y ejecutivo.

El poder ejecutivo está encargado á un Presidente y un Vice-presidente, que se eligen cada cuatro años por electores nombrados en cada Estado por el voto popular: el número de electores es igual al de los miembros de la Cámara de Representantes nombrados por cada Estado. Para ser elegido Presi-

dente se necesita mayoría absoluta de votos electorales, pero si ninguno la obtiene, entónces la Cámara de Representantes toma á los tres que mas votos han obtenido, y, votando por el órden de Estado, que en este caso solo tienen un voto, se nombra al que obtenga la mayoría, y si aun de este modo resultase empate de manera que no se pudiese elegir Presidente ántes del 4 de Marzo, desempeña sus funciones el Vice-presidente. Este se elige del mismo modo, y en caso de no haber mayoría absoluta el Senado toma á los dos que mas votos han reunido, y votando como anteriormente es nombrado el que obtenga la mayoría. El Presidente es Gefe *ex oficio* del Ejército y Armada, y tiene facultad para suspender la ejecucion de la pena de muerte, y perdonar las ofensas cometidas contra el Estado, excepto en los casos de desafuero. Tambien puede firmar tratados siempre que concurran las dos terceras partes del Senado, nombrar los miembros del gabinete, los ministros extrangeros y otros oficiales superiores, sometiéndolo á la aprobacion del Senado. Los empleados inferiores se hallan bajo su inmediata dependencia, y puede destítuirlos de sus empleos cuando lo crea conveniente, sin necesidad de dar cuenta.

El poder legislativo reside en un Congreso compuesto de dos cuerpos colegisladores, á saber, el Senado y la Cámara de Representantes. El Senado se compone de dos miembros por cada Estado, elegidos por la Legislatura anterior, los cuales ejercen sus funciones durante seis años, de modo que la tercera parte debe retirarse y se renueva cada dos años. La Cámara de Representantes se compone de miembros elegidos cada dos años por los diferentes Estados, y los electores deben reunir todas las condiciones que se exigen por la ley. Ningun individuo puede ser Senador á ménos de tener 30 años

cumplidos y contar 9 de ciudadanía en los Estados Unidas, y los miembros de la Cámara de Representantes deben tener 25 años cumplidos, 7 de ciudadanía y residir precisamente en el distrito por el cual son elegidos. Los votos representativos y electorales para la Presidencia son proporcionados al número total de personas libres, excepto los Indios, y á los tres quintos de todas las demas. La base de poblacion necesaria para elegir un miembro de la Cámara de Representantes varía segun el aumento de aquella: así es que á principios de este siglo era de 30,000 habitantes y en la actualidad se necesitan 90,000. Los Estados en cuya poblacion hay fracciones que pasan de la mitad de la requerida, envían un miembro adicional. El número de Representantes en cada Congreso es de 234, y el de Senadores doble del de Estados; habiendo ademas delegados de cada Estado, con voz pero sin voto. El Senado representa el poder soberano de cada Estado, y la Cámara de Representantes el pueblo.

El Congreso tiene facultades para proponer y cobrar contribuciones é impuestos, hacer empréstitos, pagar las deudas, arreglar el comercio con las naciones extrangeras y entre los diferentes Estados y con los Indios, acuñar moneda y fijar su valor, así como los pesos y medidas; castigar las falsificaciones, establecer casas de correos y de postas, conceder privilegios para invenciones é impresion de libros, &c., reprimir la piratería &c. en alta mar, castigar las ofensas contra las leyes de las naciones, declarar la guerra, proveer y mantener el ejército y armada, disponer de la milicia para ejecutar las leyes de la Union; reprimir las invasiones y sofocar las rebeliones, ejercer jurisdiccion exclusiva en el Distrito de Columbia, como así mismo en los fuertes, arsenales, almacenes, maestranzas, &c., que estén legalmente establecidos. Todos los decretos para

aumentar las rentas y para las contribuciones deben emanar de la Cámara de Representantes. Los decretos deben obtener mayoría de votos tanto en esta como en el Senado, y ser sancionados con la firma del Presidente para que tengan el carácter de ley; pero si el Presidente rechaza el decreto ó una parte de sus disposiciones, puede enviar sus objeciones por escrito, en cuyo caso se procede á nueva votacion, y si concurren nuevamente las dos terceras partes de los votos de ambas Cámaras, se le considera como ley, aunque sin la aprobacion del Presidente; sucediendo lo mismo en el caso de no devolverlo este en el término de diez dias, excluyendo los domingos, con tal de que el Congreso permanezca en sesion todo ese tiempo. Los censos generales del pais se hacen cada diez años por órden del Congreso; el censo de 1850 fué el sétimo de la Confederacion. El Vicepresidente de la Union es presidente nato del Senado, y lo es tambien de la Union por muerte ó imposibilidad del propietario; y si la muerte ó imposibilidad alcanzase á ambos, lo es el vice-presidente del Senado, que se nombra al fin de cada sesion con este objeto; recayendo el nombramiento en el presidente de la Cámara de Representantes, cuando los tres anteriores se hallan imposibilitados. El Senado es tribunal superior para el conocimiento de los casos de desafuero; el presidente de la Corte Suprema preside en los juicios de residencia del Presidente de la Confederacion, pero sus decisiones se extienden solo á las deposiciones de empleo. Los territorios estan regidos por un Gobernador nombrado por el Presidente y tienen su Legislatura particular.

Administracion de justicia. — La judicatura actual consiste en un tribunal supremo, 9 de circuito ó revista, y 47 de distrito. La Corte Suprema se compone de 1 presidente y 3 jueces asociados, los

cuales son vitalicios, y celebran una *sesion* al año, principiando sus tareas el primer domingo de Diciembre. Los tribunales de circuito se reunen dos veces al año en cada Estado, y la revista se hace por un juez de la Corte Suprema y el juez de distrito del Estado ó distrito en que se verifica la reunion. Los tribunales de distrito se componen de jueces especiales, á razon de uno por cada distrito, aunque sucede muchas veces que un solo juez tiene á su cargo dos ó tres distritos. Cada Estado forma por lo regular un distrito, pero Nueva York, Pennsylvania, Virginia, Georgia, Florida, Misisipí, Luisiana, Arkansas y California están divididos en dos, y Alabama, Iowa y Tennessee en tres. Los tribunales de los Estados Unidos tienen jurisdiccion en todos los casos de ley y equidad comprendidos en la constitucion y leyes del pais; en los tratados hechos bajo su antoridad; en los casos que conciernen á los ministros y agentes extrangeros; en todos los casos de jurisdiccion de marina; en todas las controversias en que la Confederacion es parte, y en las que se suscitan en los Estados entre sí, ó entre un Estado y un ciudadano de otro diferente, ó entre los ciudadanos de un mismo Estado cuando reclaman terrenos que pertenecen á otro Estado ó se hallan proteidos por él, ó por último entre los Estados ó sus ciudadanos y los Estados, ciudadanos ó súbditos extrangeros. En cada distrito hay un procurador y un fiscal. En 1855 se estableció un tribunal de tres jueces para entender en las reclamaciones y quejas contra los Estados Unidos.

Sueldos.—El Presidente recibe $25,000 al año y el goce de la casa presidencial en Washington; el Vice-presidente, 8,000 pesos; el presidente de Corte Suprema, 6,500, y los jueces de la misma, 6,000; los miembros del Congreso, 8 pesos diarios; los Secretarios de Estado, Hacienda, Guerra, Marina

é Interior, el Director general de correos y el Procurador general, 8,000 pesos. El ministro plenipotenciario en Inglaterra, 17,500; el de Francia y China, 15,000 ; los de España, Rusia, Austria, Prusia, Brasil y Méjico, 12,000 ; el del Perú, 10,000 ; y los de Turquía y Chile, 9,000 ; los agentes diplomáticos de segundo órden, 7,500, y los secretarios de legacion de 1,500 á 2,500. El comisionado especial de las Islas Sandwich recibe 6,000 pesos anuales.

Hacienda—*Rentas, &c.*—Las rentas de los Estados Unidos provienen en su mayor parte de impuestos sobre los efectos estrangeros y de la venta de tierras públicas, aun cuando algunas veces se han impuesto contribuciones directas. Dichas rentas han aumentado siempre con notable regularidad, sucediendo lo mismo, con corta diferencia, en los gastos. En 1792 ascendieron las primeras á 3,652,014 pesos, y los segundos á 1,877,904 ; y en 1855 importaron aquellas 73,549,705, y estos 75,354,630, de los cuales se destinó una tercera parte para el pago de la deuda pública, la cual ha sufrido variaciones considerables, como es de suponerse ; así es que en 1791 ascendia á $75,463,476 ; en 1826 á 127,334,934 ; en 1836 á 37,513 ; en 1° de Enero de 1855 á 41,878,831 ; y á principios de 1859 á 64,910,777 pesos. La deuda de los Estados, independiente de la nacional, asciende hoi á unos 240 millones de pesos.

El valor de la propiedad real y personal se calculaba en 1852 en 7,846,706,697 pesos. La acuñacion de monedas de oro y de plata desde 1792 hasta 1° de Octubre de 1854 ascendió á 450,382,981 pesos. La moneda acuñada y en barras, importada desde 30 de Setiembre de 1821 á la fecha indicada ascendió á 285,438,702 pesos, y la exportada en el mismo tiempo á 334,355,370 ; existiendo en 30 de Setiembre de 1854, segun el informe del Secretario de Hacienda, 241 millones de pesos en oro y plata. En dicho in-

forme aparece tambien que habia en toda la confederacion 1,163 bancos y 143 sucursales, con un capital de 332,177,283 pesos.

Historia.—Aunque corta, á causa del poco tiempo que hace que se considera á los Estados Unidos como nacion independiente, no por eso deja de abundar en sucesos notables, de los que haremos un simple extracto por no permitir otra cosa los límites de esta obra.

La primera parte habitada del territorio actual de la Confederacion fué la Florida, hácia el año de 1565; pero como este Estado no se adquirió hasta 1819, y por otra parte su poblacion no era inglesa, se acostumbra contar el principio de la poblacion de las colonias que formaron el núcleo de la Confederacion actual, desde 1607, fecha de la fundacion de Jamestown, en Virginia. Los demas Estados se poblaron en el órden siguiente: Nueva York, por los Holandeses, en 1614; Massachusetts, en 1620; Nueva Hampshire y Maine, en 1623; Nueva Jersey, en 1624; Delaware, en 1627; Connecticut, en 1633; Maryland, en 1635; Rhode Island, en 1636; Carolina del Norte, de 1640 ó 1650; Carolina del Sud, en 1670; Pennsylvania, en 1682, y Georgia en 1733. Todos los pobladores de estos Estados eran Ingleses, aunque mezclados con algunos Alemanes, Irlandeses y Escoceses, exceptuando a Nueva Jersey, que fué poblada por Holandeses, Suecos é Ingleses, y Delaware, que lo fué por los Suecos.

La guerra de los Indios y de los pobladores Franceses fué el primer disturbio en que las colonias unidas tomaron una parte general, principiando de una manera harto desastrosa para ellas, con la derrota del general Braddock, en 1755, cerca de la ciudad actual de Pittsburg, salvándose el ejército de una destruccion completa gracias al valor y prudencia de Washington. La guerra siguió encarniza-

damente en el Canadá y Nueva York, y terminó con la paz de Paris en 1763. El intérvalo entre esta y el 19 de Abril de 1775 en que principió la guerra de la revolucion con la batalla de Lexington, se pasó en contestaciones con la madre patria sobre los derechos que asistian al Parlamento para imponer contribuciones, miéntras que este seguia imponiéndolas sin consultar á las colonias. La batalla de Lexington y los sucesos posteriores á ella, que muchas veces desesperaron al gefe colonial, hicieron conocer á los Ingleses que no era una simple sedicion la que debian reprimir, sino que tenian que lidiar con hombres animados de un propósito firme, del que no desistirian por una sola derrota, ni aun por muchos reveses de la suerte. Los sucesos principales de la campaña de 1775, ademas del mencionado, fueron: la toma de Ticonderoga y Crown Point, en Mayo; la batalla de Bunker Hill, cerca de Boston, en Junio, y en la que los Americanos tuvieron que retirarse por falta de municiones; el asalto de Boston por Washington, y las desgraciadas espediciones de Arnold y Shuyler, á Quebec, en el Otoño.

La campaña de 1776 dió principio con la evacuacion de Boston por las tropas inglesas en el mes de Marzo y con el rechazo que sufrieron en Junio en la Isla de Sullivan; siendo los sucesos mas notables de dicha campaña, la Declaracion de la Independencia, en Filadelfia, el dia 4 de Julio; la desastrosa batalla de Flattbush, en Agosto; la escaramuza de Whiteplains al N. de Nueva York, en Setiembre; la pérdida de los fuertes Washington y Lee con 2,000 prisioneros; la retirada de Washington por Nueva Jersey; el paso del Delaware, y la sorpresa y captura de 900 Hesianos en Trenton, en la mañana del 26 de Diciembre.

Este último suceso reanimó los abatidos espíritus de los Americanos, é hizo que Washington prosi-

guiese en su empresa arrojando ó los Ingleses de Princeton en los primeros dias de 1777, despues de lo cual se retiró á sus cuarteles de invierno, que se hallaban en Morristown. Durante esta tercera campaña ocurrieron los siguientes sucesos notables: toma é incendio de Danbury por el Gobernador Tryon, en el mes de Abril; invasion de Nueva York y toma del fuerte Ticonderoga por Burgoine, en Julio; derrota de los Americanos por Lord Cornwallis en Brandywine, el 11 de Setiembre, y ocupacion de Filadelfia por los Ingleses; el General Stark derrota el Coronel Baum cerca de Bennington, en Agosto; Gates derrota á Burgoine en las batallas de Stillwater y Saratoga, en 19 de Setiembre y 7 de Octubre, y en 16 del mismo mes se rinde Burgoine con 4,500 hombres. Howe rechaza á Washington, en Germantown, y este se retira poco despues á sus cuarteles de invierno, situados en Valley Forge, donde el ejército sufrió horrorosamente á causa del frio, del hambre, de la falta de vestuario y alojamientos, y de las enfermedades. La brillante defensa que hicieron los Americanos en el fuerte Mercer, seis millas mas abajo de Filadelfia, terminó la campaña de 1777.

En 6 de Febrero de 1778 celebró la Francia un tratado de alianza con los Estados Unidos, por efecto de la cual tuvieron los Ingleses que evacuar á Filadelfia en 18 de Junio, siendo derrotados en Monmouth el 28 del propio mes; Sullivan pone sitio á Newport en 15 de Agosto, pero se vé obligado á levantarlo en 28 del mismo, y al dia siguiente tiene un encuentro con Pigot, quedando este derrotado; el degüello de Wyoming tuvo lugar en Julio, y en 29 de Diciembre toman los Ingleses á Savannah, retirándose Washington á sus cuarteles de invierno, situados en Middlebrook.

La campaña de 1779 principió de un modo fatal

para los Americanos, quedando destruida la cuarta parte del ejército de Lyncoln en el mes de Marzo; los Ingleses ponen sitio á Charleston en Mayo, pero tienen que levantarlo al acercarse Lyncoln; en 1° de Junio se apoderan de Stony Point, pero Waine los obliga á evacuarla en 15 de Julio; en este mismo mes invade Tryon el Estado de Connecticut, quema los buques que se hallaban en New Haven y las aldeas de Fairfield y Norwalk; Sullivan derrota á los Ingleses en 29 de Agosto, y el 24 de Setiembre es sitiado Savannah por la flota Francesa y el ejército Americano, siendo rechazados en 9 de Octubre; Pablo Jones gana durante el otoño una brillante victoria naval en los mares de Inglaterra; y el ejército se retira durante el invierno á sus cuarteles situados en West Point y Morristown.

Sir H. Clinton pone sitio á Charleston en Abril de 1780, se apodera de ella el 12 de Mayo y se hace dueño de la mayor parte del Sud; el 6 de Agosto derrota Sumter á los Ingleses en Hanging Rock, pero los Americanos son á su vez derrotados el 16 del mismo en Camden, y el 18 en Fishing Creek; Arnold trata de entregar á West Point el 21 de Setiembre, pero se descubre su traicion y se vé obligado á huir; los Ingleses son derrotados en la Carolina del Sud el 7 de Octubre, y Lord Cornwallis se retira.

La campaña de 1781 se abrió el 17 de Enero con la derrota de los Ingleses en Cowpens, pero los Americanos son derrotadas en Marzo y Abril, en Guilford y Hobkirk; los fuertes Marion y Lee, ocupados por los Ingleses, se rinden en Mayo, y Augusta en Junio. El General Greene derrota á los Ingleses en Eutaw Springs, y Arnold se apodera en Setiembre de los fuertes Trumbull y Griswold, pasando á cuchillo la guarnicion de este último, é

incendia New London. Finalmente, el 19 de Octubre se rinde Lord Cornwallis en Yorktown, con lo que terminan las operaciones activas de la guerra, y la Gran Bretaña reconoce la independencia de los Estados Unidos en 1783.

En ningun tiempo se ha verificado una revolucion política mas importante, ni de mas trascendentales efectos. El gobierno que condujo al pais durante las tristes escenas de la revolucion no era mas que una sencilla confederacion de los Estados, representada por miembros elegidos por la Legislatura de cada una de las trece soberanías separadas; pero esto hubiera sido ineficaz sin el patriotismo, virtud y obediencia del pueblo. Este gobierno duró desde 1777 á 1787, en cuya época se reunió una Asamblea de delegados de todos los Estados, y formó una Constitucion, que fué promulgada el 4 de Marzo de 1789, con la inauguracion de Washington como Presidente. Esta Constitucion sigue rigiendo sin alteracion alguna desde hace 70 años.

El estado de Europa á consecuencia de la revolucion francesa, fué sumamente favorable al desarrollo de los recursos de los Estados Unidos, que se hallaban agotados por una guerra prolongada, y les permitió no solamente establecer mercados para sus productos agrícolas, sino tambien tomar una parte muy activa en el comercio universal. Los principales sucesos que han tenido lugar desde el establecimiento definitivo del gobierno en 4 de Marzo de1789, son los que á continuacion se expresan, por órden cronológico.

1790 Celebracion de un tratado con los Indios Creeks.

1791 Vermont es admitido como Estado.

1792 Admision de Kentucky.

1794 Insurreccion de Pennsylvania, oponiéndose á los derechos sobre los aguardientes, y derrota de los Indios del N. O. por el General Waine.

1796 Tennessee es admitido como Estado.
1798 Hostilidades con la República Francesa.
1799 Muerte de Washington.
1800 Traslacion de la residencia del gobierno á Washington, en el distrito de Columbia.
1802 Admision del Estado de Ohio.
1803 Compra de la Luisiana.
1804 Bombardeo de Trípoli por el Comodoro Preble.
1811 Harrison derrota á los Indios en Indiana.
1812 Declaracion de guerra contra la Gran Bretaña, por violacion de la neutralidad y registro de varios buques Americanos por súbditos Ingleses.
1814 Los Ingleses queman el Capitolio de Washington.
1815 Paz con la Inglaterra y guerra con Argel.
1816 Admision del Estado de Indiana.
1817 Guerra contra los Indios Seminolas. Admision del Estado de Misisipí.
1818 Admision del Estado de Illinois.
1819 Admision del Estado de Alabama, y cesion de la Florida por los Españoles.
1820 Admision del Estado de Maine.
1821 "Missouri compromise."—Admision del Estado de Misourí, 24° de la Union.
1832 Invasion del cólera y guerra contra Black Hawk. Cuestiones del Banco de los Estados Unidos y de la Tarifa.
1835 Admision de Arkansas; Wisconsin se declara Territorio. Gran incendio en Nueva York.
1837 Admision del Estado de Michigan.
1846 Admision de Iowa, Florida y Tejas, y guerra contra Méjico á consecuencia de la admision de la última.
1848 Paz con Méjico; adquisicion de la Alta California y del Nuevo Méjico, y admision del Estado de Wisconsin.

1850 Admision de California y creacion de los Territorios de Nuevo Méjico y Utah.

1854 Destruccion de San Juan de Nicaragua por las fuerzas navales de los Estados Unidos, cuando flotaba sobre ese puerto la bandera inglesa.

1857 Pánico comercial; todos los bancos suspenden pagos en metálico.

1858 Cuestion de Kansas. Guerra de Utah. Telegrafo del Oceáno. Tratado con la China.

1859 Admision de los Estados de Minnesota y Oregon.

Estos son los sucesos mas importantes de una nacion que en la actualidad se extiende desde las costas del Atlántico á las del Pacífico, ocupando cerca de medio continente. El gobierno federal ha pasado por todas las pruebas de rebeliones, pestes, guerras, disensiones de partidos, é intereses particulares de los Estados; pero en medio de esto se han sucedido ya quince presidentes sin la mas ligera conmocion popular, y si algunos aspirantes ilusos han tratado de introducir el desórden, pronto se han visto despreciados y olvidados. Los bosques se abren á los golpes del hacha del poblador; las entrañas de la tierra son escudriñadas para hallar su riqueza mineral; los ferrocarriles se cruzan en todas direcciones; ábrense canales; profundízanse los rios; el comercio se extiende; en todas partes se abren escuelas y colegios; los libros se diseminan entre todas las clases de la sociedad; edifícanse ciudades; poblaciones enteras, invitadas por la libertad de las instituciones del pais, acuden á él, formando nuevos estados, y en medio de una paz general y envidiable se extiende de este modo el área de la felicidad, de los conocimientos y de la libertad.

Damos á continuacion un cuadro de los presidentes que ha tenido la Confederacion desde que se promulgó la Constitucion.

Nombres.	*Estado natal.*	*Fha. del nombram^to.*	*Tpo. de presid^a.*	*Nació.*	*Murió.*
George Washington	Virginia	1789	8 años	1732	1799
John Adams	Massachusetts	1797	4 "	1735	1826
Thomas Jefferson	Tennessee	1801	8 "	1743	1826
James Madison	Idem	1809	8 "	1750	1836
James Monroe	Idem	1817	8 "	1758	1831
John Q. Adams	Massachusetts	1825	4 "	1767	1848
Andrew Jackson	Tennessee	1829	8 "	1767	1845
Martin Van Buren	Nueva York	1837	4 "	1782	—
Wm. H. Harrison	Ohio	1841	1 mes	1773	1841
John Tyler	Virginia	1841	4 años	1789	—
James K. Polk	Tennessee	1845	4 "	1795	1849
Zachary Taylor	Luisiana	1849	1 "	1784	1850
Millard Fillmore	Nueva York	1850	3 "	1800	—
Franklin Pierce	Nuevo Hampshire	1853	4 "	1804	—
James Buchanan	Pennsylvania	1857	" "	...	—

Comercio de los Estados Unidos.

Escasas noticias tenemos del movimiento comercial de esta parte de América con anterioridad al siglo décimo séptimo; bien es verdad que no era él por entónces digno de fijar la atencion, á causa de sus exiguas proporciones. Entregados generalmente como estaban los colonos á la dura faena de la labranza en terrenos vírgenes y accidentados á menudo con ágrios montes y selvas espesas, miéntras tenian que luchar por donde quiera con las tribus indígenas, numerosas y hostiles, mal podian utilizarse de su trabajo mas que lo bastante para atender á la personal subsistencia. Es de saberse, con todo, que ya por los años de 1647 se abrió el tráfico, aunque en corta escala, entre los puertos del Norte y las Barbadas y otras de las Antillas; así como que en 1685 se estableció por primera vez un administrador de aduanas en Charleston, y que cinco años mas tarde se comenzó á promover las árduas expediciones de los balleneros de Nantucket.

En el primer tercio del pasado siglo fué cuando experimentó cierta animacion el naciente comercio norteamericano con la metrópoli y varios paises extranjeros. Para que se pueda apreciar á simple vista el desarrollo que sucesivamente adquirió desde 1700 hasta 1776, época de la revolucion que trajo consigo la independencia de las antiguas Colonias Unidas, daremos á continuacion un resúmen de las exportaciones é importaciones, verificadas por los puertos de la Nueva Inglaterra, Nueva York, Pennsylvania, Virginia, Maryland, Carolina y Georgia por períodos de diez en diez años á contar desde el de 1706:

Años.	*Exportaciones.*	*Importaciones.*
1706	£187,073	£161,691
1716	424,389	402,038
1726	526.303	573,297
1736	705,764	677,624
1746	559,500	755,926
1756	659,352	1,352,178
1766	1,043,958	1,804,334
1776	103,964	55,414

La guerra de la independencia paralizó casi por completo el tráfico, segun se echa de ver por las últimas partidas del cuadro anterior; pero de allí en adelante tomó nuevo y mayor impulso, representando, unos años despues, mas de un millon de libras esterlinas lo exportado solamente para la Gran Bretaña y una suma igual lo importado de la misma nacion. Hácia el año de 1790 media en conjunto la marina mercante de los Estados Unidos, 502,526 toneladas, de este modo: barcos norteamericanos ocupados en el comercio extranjero, 363,093 toneladas; id. de cabotaje, de 20 toneladas para arriba, 113,181; id. empleados en la pesca, 26,252.

Tambien los americanos se habian dedicado desde 1715 á la importante pesca de la ballena, realizando por este medio considerables lucros; y fueron los primeros que la pusieron en práctica en los

mares del Sur. Bajo tal concepto pudo alcanzar desde un principio grande y merecido renombre la isla de Nantucket, en el Estado de Massachusetts, la cual, con no tener mas que quince millas de largo y tres de ancho, y una poblacion correspondiente, empleaba en esta industria 140 barcos de diversos tamaños y tripulados por unos 6,000 hombres de todas edades.

Continuó el comercio americano desde 1790 en progresion siempre creciente, ocupando el Estado de Pennsylvania, durante los siete años posteriores, el primer lugar entre todos los de la Union relativamente á las exportaciones; pero en 1797 hubo de ceder este lugar al de Nueva York, el cual lo ha conservado invariablemente hasta el dia. Entonces fué tambien cuando el gobierno inglés vino en admitir las materias primeras de este pais con los mismos derechos que las procedentes de sus colonias en el Nuevo Mundo. Celebróse luego (en 1794) un tratado comercial entre ambos gobiernos, bajo la base de una completa reciprocidad, obligándose á no ponerse uno á otro restricciones mas onerosas que las que tenian establecidas para los demas.

Al comenzar el presente siglo sufrió duras vicisitudes el comercio norteamericano á consecuencia de las hostilidades con que lo agoviaran varios pueblos de Europa. Baste decir sobre esto que en el período de 1803 á 1812 fueron apresados por ingleses, franceses y otros, no menos que mil y quinientos barcos de la marina mercante de los Estados Unidos.

La guerra de 1812 contra la Gran Bretaña, aunque de corta duracion, sirvió naturalmente de rémora al genio especulador de este pueblo; mas otra vez pudo ejercitarse libremente con el restablecimiento de la paz ajustada en breve, y el comercio norteamericano continuó dilatando sus límites sin

interrupcion hasta el dia. Como medida de este progreso entre los años 1790 y 1845, he aquí el valor de las importaciones y exportaciones en cada quinquenio:

Años.	*Importaciones.*	*Exportaciones.*
1790	$23,000,000	$20.205,156
1795	69,756,268	47,989,472
1800	91,252,768	70,971,780
1805	120,600,000	95,566,021
1810	85,400,000	66,757,974
1815	113,041,274	52,557,753
1820	74,450,000	69,691,679
1825	96,340.075	99,535,388
1830	70,876,920	73,849,508
1835	149,895,742	121,693,577
1840	107,141.519	132,085,946
1845	117,254,564	114,646,606

El último cuadro oficial que tenemos de todo el comercio de los Estados Unidos con las demas naciones del mundo, corresponde al año fiscal que terminó en 30 de junio de 1858. Es este:

Importaciones.

Mercancías sujetas á derechos		$202,293,875
Idem libres		61,044,779
Metálico acuñado y en barras		19,274,496
Valor total de las importaciones		$282,613,150

Exportaciones.

Producciones nacionales		$251,351,033
Idem extranjeras		20,660,241
Metálico del pais	$42,407,246	
Idem del extranjero	10,225,901	52,633,147
Valor total de las exportaciones		$324,644,421

Lo que arroja un exceso de exportacion sobre la importacion, de $42,031,271, casi equivalente al valor de lo exportado en metálico procedente del pais. Adviértase que en el valor de los productos nacionales exportados van inclusos hasta $131,386,661, que representó solamente el algodon en este año, ó sean $179,198 ménos que en el precedente. A mayor abundamiento insertamos adjuntos unos resúmenes comparativos de lo importado y exportado

por los puertos de la Union durante los últimos catorce años, á contar desde el 30 de junio de 1845:

Años.	*Mercancías sujetas á derechos.*	*Id. libres.*	*Metálico.*	*Total importado.*
1845	$ 95,106,724	$18,077,598	$4,070,242	$117,254,564
1846	96,824,058	20,990,007	3,777,732	121,691,797
1847	104,773,002	17,651,347	24,121,289	146,545,638
1848	132,282,325	16,356,379	6,360,224	154,998,938
1849	125,479,774	15,726,425	6,651,240	147,857,439
1850	155,427,936	18,081,590	4,628,782	178,138,318
1851	191,118,345	19,652,995	5,453,592	216,224,932
1852	183,252,508	24,187,890	5,505,044	212,945,442
1853	236,695,113	27,182,152	4,201,382	267,878,647
1854	171,276,560	26,327,677	6,958,184	304,562,381
1855	221,378,184	36,430,524	3,659,812	261,468,520
1856	257,684,236	52,748,074	4,207,632	314,639,942
1857	294,160,835	54,267,507	12,461,799	360,890,141
1858	202,293,875	61,044,779	19,274,496	282,613,150

Ha habido, pues, en el último año fiscal respecto del anterior, un decrecimiento de casi noventa y dos millones de duros en las mercancías que pagan derechos, miéntras aumentaron bastante las de libre importacion y el metálico; y en el conjunto de la importacion se echa de ver una diferencia por defecto de $78,276,991 con relacion á la del mismo año de 1857.

Años.	*Producciones nacionales.*	*Producciones extrangeras.*	*Metálico.*	*Total exportado.*
1845	$ 98,455,330	$ 7,584,781	$ 8,606,495	$114,646,606
1846	101,718,042	7,865,206	3,905,268	113,488,516
1847	150,574,844	6,166,754	1,907,024	158,648,622
1848	130,203,709	7,986,806	15,841,616	154,032,131
1849	131,710,081	8,641,091	5,404,648	145,755,820
1850	134,900,233	9,475,493	7,522,994	151,898,720
1851	173,620,138	10,295,121	29,472,752	218,388,011
1852	154,931,147	12,037,043	42,674,135	209,642,325
1853	189,869,162	13,096,213	27,486,875	230,452,250
1854	215,157,504	21,661,137	41,422,423	278,241,064
1855	192,751,135	26,158,368	56,247,343	275,156,846
1856	266,438,051	14,781,372	45,745,485	326,964,908
1857	278,906,713	14,917,047	69,136,922	362,960,682
1858	251,351,033	20,660,241	52,633,147	324,614,421

De modo que hubo tambien decrecimiento, y no escaso, en las exportaciones ($38,316,261), si bien está muy lejos de guardar proporcion con el que

tuvieron las importaciones durante el período á que aludimos.

Los productos del mar importaron $3,550,295, inclusos $1,097,505 de esperma de ballena ; $597,107 de aceite de id. ; $1,105,223 de barbas de ballena; $487,007 de pescado ahumado y $199,441 de id. en salmuera.—Los productos de los bosques representaron un valor de $13,475,671, incluyendo en ellos $1,975,852 de duelas, $3,428,530 de tablas y alfardas; $1,240,425 de maderas de otras clases; $2,234,678 de objetos de madera; $1,464,210 de resina; $554,744 de potasa, y 1,002,378 de pieles y cueros.—Los productos de la agricultura y el ganado se elevaron á $16,514,241, entre ellos $2,081,856 de carne salada de vaca; $824,970 de sebo; $875,753 de cueros; $1,238,769 de cuernos; $541,863 de manteca de vaca; $731,910 de queso; $2,852,942 de carne de puerco salada; 1,957,423 de jamon y tocino; $3,809,501 de manteca de puerco; $810,406 de cerdos; $283,371 de caballos; $244,297 de mulas; $49,319 de carneros; $211,861 de lana.—Los alimentos vegetales, $201,632,408; entre ellos $9,061,504 de trigo; $19,328,824 de harinas; $3,259,039 de maiz; $877,692 de harina de maiz; $642,764 de centeno, avena, etc.; $472,372 de galleta; $205,791 de patatas; $74,363 de manzanas; $1,870,578 de arroz; $131,386,661 de algodon; $17,009,767 de tabaco; $332,250 de clavo de especia; $47,875 de cáñamo; $375,062 de azúcar quebrado, y $41,704 de lúpulo.—Los artefactos, $293,758,279; entre ellos $200,724 de azúcar refinado; $1,993,845 de bebidas fermentadas; $115,893 de miel de purga; $1,089,282 de trementina; $932,499 de muebles de casa; $777,921 de carruajes, carros, etc.; $126,525 de sombreros; $55,280 de sillas de montar; $628,599 de velas adamantinas; $305,704 de jabon ; $2,400,115 de tabaco elabo-

rado; $605,589 de suela; $663,905 de botas y zapatos; $212,840 de járcia; $365,173 de pólvora; $162,650 de sal; $48,119 de plomo; $4,729,874 de hierro; $1,685,223 de cobre, bronce, etc.; $681,278 de drogas; $5,651,504 de algodon fabricado; $89,092 de cáñamo hilado y fabricado; $210,695 de ropa; 46,349 de peines y botones; $49,153 de cepillos y escobas; $6,339 de paraguas y sombrillas; $106,498 de utensilios de imprenta; $209,774 de libros y mapas; $214,608 de cristalería; $313,379 de efectos de goma elástica; $54,441 de baules y maletas; $1,435,861 de borra de aceite de linaza; $558,014 de carbon; $200,525 de hielo; $129,184 de azogue; $42,407,426 de oro y plata.

El comercio de los Estados Unidos con la isla de Cuba ha llegado á adquirir suma importancia. Desde 1854 á 1858, esto es, en el corto espacio de cinco años, casi se ha duplicado su valor. Veámoslo:

Años.	*Exportaciones á Cuba.*	*Importaciones de Cuba.*
1854	8,551,752	17,124,339
1855	8,004,582	18,625,339
1856	7,809,263	24,435,693
1857	14,923,443	45,243,101
1858	14,433,191	27,214,846

El extraordinario aumento que se nota en 1857 fué debido principalmente á los altos precios del azúcar, y al desusado estímulo que en todo el pais recibió la demanda. El valor del azúcar importado en dicho año ascendió á $33,188,936, miéntras que en el pasado solo fué de $15,559,409.

De los $27,214,846 á que ascienden las importaciones de Cuba en el año que terminó en el 30 de junio de 1858, figuran los artículos libres de derechos por $4,968,007, y los sujetos á derechos por 22,246,839.

En el valor de los artículos libres entró la plata acuñada por $2,374,729; el oro, tambien acuñado,

por $2,078,101. Los principales artículos sujetos al pago de derechos, fueron:

	Cantidad.	Valor.
Azúcar (libras)	359.523.633	$15.555.409
Miel de purga (galones)	19,787,383	3.051,156
Tabacos (millares)	123,832	2.413.007
Tabaco en rama (libras)	4,317.929	746,329
Miel de abejas (gal.)	368,204	138,328
Frutas de todas clases	"	134.600
Maderas	"	110.262
Cocos	"	17,698
Azúcar blanco en polvo (libras)	104.419	13,457
Aguardientes (galones)	11,951	5,892

De lo exportado para Cuba en el mismo período citaremos como de mayor entidad:

El tocino, que importó $1,779,323; hierro labrado, 1,489,725; oro y plata acuñados, 1,167,778; madera labrada, 1,062,040; idem sin labrar, 884,734; arroz, 635,650; tablazon, 611,502; duelas y fondos, 359,929; sebo, 205,649; jamones, 283,555; maquinaria, 201,613; maiz, 187,295; carruajes, 164,245; mueblería, 192,270; mantequilla, 117,117; patatas, 128,296; carne de puerco, 104,663; harinas, 105,569.

Ya se sabe que una de las producciones agrícolas de mas alto precio es el algodon, cuya cosecha anual no solo basta á todas las necesidades del consumo interior, sino que deja un sobrante enorme para surtir los mercados extranjeros, especialmente el de Inglaterra. La de 1848, en efecto, ascendió á 3,113,962 pacas, ó sean 174,443 pacas mas que en 1857, y 413,883 ménos que en 1856.

Puertos de exportacion.	1855-6.	1856-7.	1857-8.
Nueva Orleans	1,661.433	1,435,000	1,576,409
Mobila	659,738	503,177	522,364
Florida	144,404	136,344	122.351
Tejas	116.078	89.882	145.286
Georgia	389.445	322.111	292 973
Carolina del Sur	495.776	397.331	406.251
Carolina del Norte	26.098	27.147	23.999
Virginia, etc.	34,073	28,527	34.329
Total ....pacas	3,527,845	2,939,519	3,113,962

El número de pacas exportadas en 1858 fué de 2,590,455, equivalente á 337,798 mas que en 1857, y á 364,151 ménos que en 1856.

	1858.	1857.
Exportado á Inglaterra..............	1,809.966	1.428,870
Id. á Francia..................	384,002	413 357
Id. al Norte de Europa........	215.145	245,798
Id. á otros paises............	181,342	164,632
Totales.........................	2.590.455	2,253,657
	2,253,957	
Aumento en 1858.............	337,798	

El total de pacas de algodon exportado á Inglaterra en 1858 excedió al de 1857 en 381,096; al paso que el de las exportadas á Francia y al Norte de Europa presentó una disminucion de 29,335 y de 30,653 respectivamente. Por manera que la Inglaterra es el gran mercado con que cuentan los Estados Unidos para la venta de su mas precioso artículo de agricultura. Un solo buque, el *Ocean Monarch*, que salió de Nueva Orleans para Liverpool en el mes de febrero de 1859, llevó un cargamento de 7,200 pacas; lo que supone un valor de mas de medio millon de duros.

El consumo interior en 1857 se habia elevado á 819,000 pacas; pero en 1858 descendió á 595,562; de modo que ha quedado una existencia en el pais de 102,926 pacas.

No ménos que 1,476 bancos legalmente constituidos habia en toda la república el 1° de enero del año de 1859. El capital por que giraban dichos establecimientos se elevaba á la enorme cifra de 401,976,242 de duros, así:

Activo.

Préstamos y descuentos..........................	$655.183,799
Acciones..	63,502.449
Bienes raices.....................................	25.976.497
Otras garantías....................................	8,323.031
Deudas de otros bancos.......	78,244.987
Billetes de otros bancos..........................	18,858,287
Fondos en metálico...............................	26,808.831
Efectivo..	104,557,818

Pasivo.

Circulacion	$193,806,818
Depósitos	259,568,278
Cuenta con otros bancos	68,212.529
Varias deudas	15,108,447

Los bancos del Estado de Nueva York representaban un capital de $100,285,480; los de Massachusetts $61,817,825; los de Pennsylvania, $24,565,805, y los de Luisiana $24,215,689.

El Estado de Massachusetts fué el primero que emitió papel moneda, por los años de 1690; y el de la Carolina del Sur el primero que estableció un banco, en 1762. Con autorizacion del Congreso federal se emitió papel moneda en 1775, bajo la denominacion de *Continental Money;* cuya emision ascendió en el espacio de un año à 900,000 duros; y en el de 1779 ya llegaba á 115,000,000. Dos años despues se constituyó en Filadelfia, con privilegio del Congreso, el *Banco de Norte América*, bajo la base de que ayudaria á los diferentes Estados á sostener la guerra de la independencia. En los propios términos se abrió otro en 1791, con el capital de $10,000,000, dividido en 25,000 acciones de á 400 cada una, 5,000 de las cuales tomó el gobierno mismo; pero en 1811 tuvo que cesar en sus operaciones por no haberse prestado el Congreso á renovar el privilegio concedido hasta entónces. Posteriormente se fueron extendiendo el número y los negocios de los bancos, siempre con grande provecho del pais en general, aunque no sin fuertes oscilaciones y quebrantos de gran magnitud para muchos de los directamente interesados, como sucedió con el famoso *Banco de los Estados Unidos* creado en 1817.

El primitivo arancel de aduanas de la Union, cuya fecha se remonta al año de 1789, fijaba derechos *ad valorem* de 5, 7½, 10, 12½ y 15 por ciento para los efectos importados, con deduccion del 10

por ciento sobre el total valor de los mismos derechos en favor de los barcos nacionales. Hiciéronse en él desde entónces diferentes modificaciones y adiciones con arreglo á lo que las circunstancias fueron exigiendo; y una vez que seria prolijo entrar en detalles acerca de este asunto, por otra parte inadecuados á la índole del presente capítulo, consignaremos únicamente y por su órden las fechas en que se verificaron las principales reformas. Son estas: 1790, 1792, 1794, 1804, 1812, 1816, 1824, 1828, 1832, 1833 y 1846. El arancel vigente fué establecido en 1° de Julio de 1857, tambien bajo el principio de los derechos *ad valorem*.

En cuanto á la marina mercante de los Estados Unidos, diremos por conclusion que al terminar el año fiscal de 1857 á 1858 media 5,049,808 toneladas, correspondiendo 2,361,695 al comercio de cabotaje y 110,896 á la pesca del bacalao. Los barcos con ménos de 20 toneladas componian un total de 47,980, y los vapores de todas clases unas 730,000 toneladas. Durante el propio año fiscal se construyeron en todos los astilleros de la república 1,225 barcos mercantes con 242,286 toneladas de registro. Puede considerarse este número como el término medio de los construidos en cada uno de los últimos catorce años.

Comercio de los Estados Unidos y pueblos de origen español.—Se ha publicado un resúmen general del comercio entre los Estados Unidos y cada uno de los pueblos de orígen español, durante el año fiscal que terminó el 30 de Junio de 1857. Este resúmen, el mas reciente de su clase que haya llegado á nuestras manos, es como sigue:

Paises.	*Valor de lo importado aquí.*		*Id. de lo exportado.*
España. (Puertos del Atlántico).....	$692,982	..	$2,975,979
Id. (Puertos del Mediterráneo)......	2,050,034	..	7,727,118
Isla de Cuba........................	45,243,101	..	14,923,443

Paises.	Valor de lo importado aquí.		Id. de lo exportado.
Isla de Puerto Rico	5,748,600	..	$1,935,474
Islas Canarias	44.065	..	89.942
Islas Filipinas	3,653,763	..	237.612
Méjico	5,985,857	..	3,615.206
América Central	288,060	..	137.021
Confederacion Granadina	2.468,169	..	2,037,689
Venezuela	3,860.518	..	1,427.578
Ecuador	15.803	..	37.176
Perú	208,747	..	507.932
Chile	3.742.439	..	2,907,185
República Argentina	2.784.473	..	1,313,807
Id. del Uruguay	368,297	..	1,006,172

Presupuestos generales de la república correspondientes al año fiscal que comenzó en 30 de junio de 1859.—Solo quedó exceptuado el del director general de correos, por el cual se aumentaba el porte de la correspondencia y otros ingresos, haciéndose en cambio ciertas reducciones en los gastos. Ninguna de las Cámaras vino en admitirlo. He aquí los diferentes artículos aprobados y las sumas por que cada uno de ellos figura:

Academia militar de West Point	$179.588
Negociado de los Indios	1,797,368
Cuerpos diplomático y consular	1,047,745
Ejército	15.589.845
Poderes legislativo, ejecutivo y judicial	6,745.743
Marina	10,654,043
Fortificaciones	1.000,000
Gastos varios	2,345,000
Exploracion de costas	452,000
Nueva emision de billetes del Tesoro	20.000,000
Lo que hace en conjunto duros	59,801,032

El presupuesto de correos representaba $20,495,-788 ; lo que haria subir el presupuesto general á $80,297,120.

(*Tomado de "La Crónica."*)

Nueva York.

El Estado de este nombre corresponde á la division central; es el mas rico y populoso de la Union, el 22° en extension, comprendiendo los territorios, y el que con preferencia visitan los extrangeros por los atractivos de todas clases que ofrece al negociante y al viagero.

Sus límites son, al N. el lago Ontario, el rio de San Lorenzo y el Bajo Canadá; al E. los Estados de Vermont, Massachusetts y Connecticut; al S. el Atlántico y los Estados de Nueva Jersey y Pennsylvania; y al O. Pennsylvania, el lago Erié y el rio Niágara. Su situacion geográfica es entre los 40° 30′ y 45° lat. N. y entre los 72° y 79° 55′ long. O. Su mayor anchura de E. á O. es de 335 millas, y su mayor longitud de N. á S. de 305, con una superficie de 47,000 millas cuadradas.

El estudio geológico del territorio ofrece al naturalista riquezas inagotables en metales y minerales, piedras y fósiles, hallándose en muchas partes hierro, plomo, piedra iman, zinc, cobre, titanio, molibdena, manganeso, cério, arsénico, plata, cobalto y bismuto; ajeso, cal, mármol, gneiss, piedra aromica y caliza, y sal.

El Estado de Nueva York se halla atravesado por varios rios, siendo los principales el Hudson, que corre por espacio de 350 millas, y es navegable por buques de alto bordo hasta 120 millas, y hasta 150 por vaporcillos y goletas. El lago Champlain es tambien navegable por espacio de 120 millas, lo mismo que el Erié y el Ontario y el rio San Lorenzo. Ademas del rio Hudson se cuentan el Genesee, el Oswego y el Negro, que desembocan

en el lago Ontario; el Oswegatchee, el Grass, el Racket y el San Regis, que desaguan en el San Lorenzo, y el Saranac y Au Sable que vierten sus aguas en el lago Champlain. La longitud de todos estos rios varía entre 120 y 150 millas, y el Mohawk, que es el principal afluente del Hudson, tiene 180. En el interior del Estado hay una multitud de lagos pequeños y sumamente pintorescos, siendo el principal el lago George, célebre por su magnífico paisage. Las bahías mas notables son, la de Nueva York, en el Atlántico, y la de Sackett, en el extremo oriental del lago Ontario; y las islas mas importantes Long Island, de 115 millas de longítud, y Staten Island, en el Atlántico, y Raritan, en el rio Niágara.

El clima es sumamente variable, como el de toda la confederacion, aunque su temperatura media, por las observaciones de diez años, se fija en 47° F. Los inviernos son bastante prolongados y crudos, habiendo bajado el mercurio á $\frac{0}{38}$; y los veranos son muy cálidos, subiendo la temperatura á 102°. La cantidad de agua y nieve que cae en un año es de 33-3 pulgadas por término medio.

Aun cuando sus manufacturas se hallan sumamente multiplicadas, sin embargo no ocupan lugar preferente en la Union, tocándoles el tercero en órden absoluto, y el sesto relativamente. En 1850 se contaban 23,553 establecimientos, con 199,346 operarios, importando la materia bruta que consumian 135 millones de pesos, y sus productos 237½. El capital empleado ascendia á 100 millones.

En cuanto al comercio interior y exterior ocupa el primer lugar en la Union, y en 1850 se construyeron 230 buques de vela y 70 vapores con 117,166 toneladas. El valor de las importaciones ascendió en 1854 á $195,427,933 y el de las exportaciones á 122,534,646.

Una de las cosas que mas hañ progresado en este Estado es la instruccion pública, contándose 11,798 escuelas, à las que asisten 1,186,709 alumnos, y ademas 8 colegios, 7 seminarios de teología, 4 colegios de medicina y uno de jurisprudencia, á los que asisten 1875 alumnos.

El número de iglesias asciende á 4,423, en esta forma: 781 baptistas; 65 cristianas; 215 congregacionalistas; 233 holandesas reformadas; 279 episcopales; 15 libres; 133 de los amigos; 14 sinagogas judías; 81 luteranas; 1231 metodistas; 700 presbiterianas; 430 católicas romanas; 75 unidas; 22 unitarias; 114 universalistas, y 35 de las sectas menores; lo cual dá una iglesia para cada 743 personas. El valor de la propiedad eclesiástica se calcula en mas de 25 millones de pesos.

Se publican 428 periódicos, de los cuales 51 son diarios, 8 tres veces á la semana; 13 dos veces á la semana; 308 semanales; 36 quincenales; 9 mensuales y 3 trimestrales, repartiendo anualmente mas de 116 millones de ejemplares.

Entre las instituciones públicas se cuentan 3 penitenciarías ó casas de correccion, en las cuales rige el sistema del silencio; una de estas se halla en Singsing, y en 30 de Septiembre de 1854 contenia 1043 sentenciados; hay otra en Auburn, con 747, y otra en Clinton, con 199. En la ciudad de Nueva York hay una inclusa, ó casa de refugio, y otra en Rochester. Cerca de Utica se halla la casa de dementes, y en Siracuse se ha construido últimamente otra para los idiotas. Los colegios de ciegos y de sordo-mudos se hallan en la ciudad de Nueva York; el primero contiene 141 pupilos, de los cuales hay 116 á cargo del Estado, y el segundo 305, cuyas dos terceras partes son á cargo del mismo.

El Estado de Nueva York forma por sí solo un imperio en cuanto á influencia, recursos y poblacion,

y se halla regido por un goοernador y un teniente gobernador, elegidos por el pueblo, y que desempeñan sus funciones durante dos años ; y por un senado, compuesto de 32 miembros, y una cámara de representantes, elegidos tambien por el pueblo, cada dos años los primeros y anualmente los segundos.

La administracion de justicia consta, 1° de un tribunal para conocer en los casos de desafuero, y se compone del presidente del senado y el total ó mayoría de los miembros del mismo, ó del tribunal de apelaciones. 2° De un tribunal de apelaciones, compuesto de ocho jueces, 4 elegidos por el pueblo cada 8 años, y otros 4 anualmente entre los jueces del tribunal supremo, ó quienes falte ménos tiempo de servicio. Este tribunal tiene facultad para revocar las decisiones del tribunal supremo. 3° De un tribunal supremo y de circuito, compuesto de 32 jueces elegidos cada 8 años, y para cuya eleccion se divide el Estado en 8 distritos judiciales, cada uno de los cuales nombra 4. Este tribunal tiene jurisdiccion de ley y equidad, y facultad para revisar los juicios de los tribunales de condado. 4° De tribunales de condado, que tienen jurisdiccion ordinaria y de prueba. 5° De juzgados criminales, compuestos de uno de los jueces del tribunal supremo, el juez del condado y dos jueces de paz, elegidos entre los miembros del tribunal de sesiones. El juzgado criminal de Nueva York cuenta ademas dos jueces del tribunal civil (*common pleas*), el corregidor (*mayor*), el fiscal (*recorder*), y dos regidores (*aldermen*). Los tribunales de sesiones se componen de un juez de condado y dos jueces de paz. La ciudad de Nueva York tiene tambien un juzgado superior, otro civil y otro de marina.

Las ciudades principales, ademas de Nueva York y sus suburbios, Brooklyn, Williamsburg, Jersey, y Hoboken, son Albany, capital del Estado, Buffalo,

Rochester, Troy, Siracuse, Utica, Poughkeepsie, Lockport, Oswego, Newburg, Kingston, Auburn, y otras varias de segundo y tercer órden.

La historia del Estado de Nueva York es muy corta. Por los años de 1609 un ingles llamado Henrique Hudson, empleado en la compañía holandesa de las Indias Orientales, fué el primero que entró en el rio que hoy lleva su nombre; pero hasta 1614, en que los Holandeses fundaron el Fuerte Orange (hoy Albany), y Nueva Amsterdam, (hoy Nueva York), no hubo ninguna poblacion permanente. Los Ingleses reclamaron el derecho de ser los primeros descubridores, y esto produjo frecuentes conflictos. En 1664 se rindió la colonia al duque de York, pero los Holandeses la recuperaron en 1673, para perderla definitivamente en 1674. La primera asamblea legislativa se convocó en 1683, y el Estado sufrió considerablemente en las guerras de 1690, 1702 y 1740; tomó una parte bastante activa en la guerra de la independencia y fué teatro de muchos encuentros militares, en 1776-77-79 y por último en 1812.

Vista General.

La mejor vista que puede tomarse de la ciudad de Nueva York, es sin duda desde la torre de la iglesia de la Trinidad, sita en Broadway, de donde el espectador domina toda la ciudad é inmediaciones. Siendo pues de desear por los forasteros formarse una idea correcta de la posicion de la ciudad y sus alrededores, ascenderán con poca fatiga los 308 escalones que conducen á una elevacion de 250 pies, que es hasta donde se puede subir, sin embargo de que esta torre tiene 284 pies de altura. Tomando una posicion frente al norte, y mirando por Broadway para arriba verán hácia la derecha un brazo de mar que separa la ciudad de Nueva York de la de Brooklyn, denominado "East River:" su curso tiene una direccion oriental, y si siguen esta con la vista, notarán que á unas quince millas de distancia toma una expansion de varias millas de ancho, llamándosele desde este lugar "Long Island Sound." Mas, ántes de llegar á este punto, el agua pasa por un estrechísimo canal peñascoso, conocido por el nombre de Hell Gate, *Puerta del Infierno*, así nombrado por los antiguos navegantes holandeses á consecuencia de su rapidísima corriente. En 1619 el célebre Juan Dermer navegó por este estrecho por primera vez.

Tornando la vista á la izquierda, verán el majestuoso rio "Hudson," que bien merece llamarse grande y bello, ya por el caudal de sus mansas aguas y el no menor de la carga que conducen; ya por las hermosísimas

vistas que presentan sus pintorescas márgenes y la magnífica bahía, que, aun mas grandiosa que el rio, recibe sus aguas y cargamentos y le abre la puerta al camino real de las naciones—al Oceano. El Hudson tambien se llama á veces "North River," nombre que los primeros moradores holandeses le dieron porque era el confin al norte de su establecimiento, siéndolo al sur el Rio Delaware.

Para poder formarse una idea de la hermosura del rio Hudson es preciso, en un buen dia de verano, embarcarse en uno de los lindos vapores que lo surcan y pasar las pintorescas barrancas denominadas "highlands." Aun los que han gozado de las renombradas vistas del Rin, no pueden ménos que expresar su admiracion al contemplar esta escena. Aun desde el punto en que se ha colocado el espectador en la torre, podrá admirar las "Palisades." Este cerro, variando en altura de 200 á 500 pies, se extiende á lo largo del rio en su banda occidental, desde "Wee-hawken" (punto que se divisa perfectamente, distante 4 millas rio arriba), hasta "Tappan," á distancia de 20 millas. Desde este punto las orillas del rio son mas bajas, hasta llegar á "Caldwell's Landing," 42 millas distante de Nueva York, y entrada meridional de los "Highlands," en donde principian las sublimes perspectivas, entre las cuales se cuentan, "Anthony's Nose," de 1,128 pies de altura; "Sugar Loaf," "Crow-Nest," "Beacon Hill," el punto mas elevado, 1685 pies; y el bellísimo "West Point."—Dirigiendo la mirada á los objetos mas cercanos, el primer edificio que se vé á la izquierda en Broadway es "Trinity Building," discernible por su color amarillo que contrasta agradablemente con los tintes rojo, blanco y verde que se ven en su contorno. Este color proviene de los ladrillos con que estan construidas sus paredes, llamados de "Milwaukie," hechos de un barro

amarillo que se encuentra á inmediaciones de dicha ciudad. Este edificio produce un alquiler anual de 60,400 duros.

Frente á él se vé el "Metropolitan Bank," estructura admirablemente adaptada para su objeto, y á la verdad una de las mas hermosas entre las numerosas y elegantes casas de banco de esta ciudad. El ornato arquitectónico de sus dos frentes merece especial atencion. El costo de su construccion, incluso el terreno, fuè de $165,000. Forma esquina con Broadway y Pine street. Un poco mas adelante, el "Merchants' Exchange Bank" y el "Atlantic Bank," llaman la atencion, al costado derecho;—i al izquierdo el palacio con que Mr. Gilsey ha embellecido la esquina de la calle de Courtland.

"St. Paul's Chapel" es la primera iglesia que se halla á la izquierda de Broadway. Este antiguo edificio pertenece á la corporacion de "Trinity Church," y al tiempo de su construccion se hallaba fuera de la ciudad. Su torre tiene 203 pies de alto.

En frente de "St Paul," en el mismo Broadway, está el Museo de Barnum. Las maravillas que contiene este establecimiento solo Barnum podia haberlas reunido, y solo él puede describirlas adecuadamente. Este es el alcázar clásico del Humbug.

El magnífico edificio de granito al costado opuesto de Broadway es el antiguo hotel "Astor House."

Frente á este Hotel está el "Park," plaza de mas de 10 acres de superficie, circundada por una verja de hierro y adornada con frondosos árboles y una fuente de 100 pies de diámetro, que arroja sus aguas á 70 pies de altura. En este recinto estan los edificios de mas importancia del Gobierno Municipal, entre los que sobresale el "City Hall" (casa de ayuntamiento), hermosa estructura con tres frentes de mármol blanco. Un incendio ocurrido en la noche de la famosa celebracion del gran cable tele-

gráfico desplomó su blanca y bien proporcionada cúpula en la cual se hallaba colocado un hermoso reloj. Su construccion se concluyó en 1812, é importó $500,000.

El frente norte del Park, que es formado por Broadway, está embellecido por el "Broadway Bank;" el palacio de mármol de los señores Devlin, sastres; y el "Shoe and Leather Bank," que por cierto no tiene exteriormente ninguna analogía con su humilde nombre.

Haciendo esquina con Broadway y el costado norte del Park se divisa un edificio de blanquísimo mármol, cuya extension, sencillez y elegancia, y cuya absoluta ausencia de inscripciones exteriores lo hacen un objeto muy notable. Esta es la casa de comercio de Mr. Stewart, y es, probablemente, el edificio mas costoso que existe en el mundo perteneciente á un solo comerciante y ocupado por él para sus propios negocios. Fué edificada en 1846, y en el dia su dueño la avalúa en millon y medio de pesos. Está servida por 400 dependientes, y sus ventas anuales ascienden á seis ú ocho millones de pesos. No es ménos admirable el hecho de que en esta casa se encuentran géneros de todas clases tan baratos como en cualquiera otra parte, en razon de tener Stewart agentes en los diversos mercados del globo, y ser él el importador de sus propios efectos. Los dependientes tratan á los parroquianos con toda urbanidad, y se complacen en enseñar cuanto hay en la casa, aun cuando esten persuadidos de que no van á comprar.

En esta direccion, es decir, mirando siempre al norte, los ojos del expectador divisarán en cada cuadra de Broadway, desde el Park hasta la iglesia de la Gracia, á derecha é izquierda, edificios suntuosos, de hierro, granito ó mármol, de esos que como por encanto se multiplican dia por dia en esta

soberbia calle que, atendida su extension, no tiene rival en el universo. ¿ Quién que la recorra hoy no se sentirá alguna vez picado del antojo de trasportar con las alas de los Génios á las plazas de su ciudad natal, edificios como los de "Bowen, Holmes & Co", "Phelps, Bliss & Co", "Singer's", "Brooks'", "Wood's Minstrels", &c.? y sobre todo un "Saint Nicholas", ó un "Metropolitan", ó un "Lafarge"; ó el portentoso palacio de hierro de Haughwout & Co., ó el no ménos regio y elegante, de mármol blanco, de los Señores Lord & Taylor?

En cuanto á las iglesias de Broadway, mencionamos solamente, ademas de la de la Trinidad, á "Grace Church" que hermosea una de las esquinas que forman Broadway y la calle 10ª. Este edificio es de mármol jaspeado, aspecto grandioso y gran mérito artístico. Numerosas torrecillas de gallardo contorno, mil calados y relieves caprichosos, presentan un conjunto del mejor efecto. La torre principal es de 110 pies de altura. Por el interior no es ménos elegante y lucida, adornándola ventanas góticas, vidrios de colores y ricos esculpidos.

Un poco mas adelante se halla el "Union Park," embellecido por el hotel de Everett y por una hermosa estátua ecuestre de Washington, obra de escultor americano, Mr. Brown. Allí Broadway se inclina hácia la izquierda hasta llegar á la calle 23, endonde se abre la hermosa plaza de Madison, orgullosa con el colosal "5th avenue hotel" de mármol blanco y engalanada con el monumento del general Worth; y despues de cruzar la 5ª y 6ª avenidas cae en "Bloomingdale Road," y toma su nombre.

Mas allá de "Union Square" tiene sus casas la gente rica: la famosa 5ª avenida, grave, callada y magestuosa como una nave de una inmensa catedral, es su favorita.

No quedando ya objeto particular que ver en esta

direccion, el espectador se dirigirá á la ventana que mira hácia el oriente. Lo primero que se presenta á la vista es el "Bank of the Republic," formando esquina con Broadway y Wall street; es de granito y tiene un magnífico pórtico. El edificio de la Aduana es el que en seguida llama la atencion. Forma esquina con Wall street y Nassau; tiene de frente 200 pies, de fondo 90, y de altura 80. Es todo de mármol blanco, adornan su fachada ocho bellas columnas dóricas, de 5 pies y 8 pulgadas de diámetro, y 32 pies de elevacion. Su arquitectura, que es exclusivamente del órden griego, dícese tener semejanza á la del célebre Partenon de Atenas. Diez y ocho gradas de mármol que se extienden á lo largo de todo su frente, conducen al pórtico. Tres columnas semejantes á las del frente adornan la entrada por la espalda, y pilastras hermosean sus costados. Penetrando en el edificio llama la atencion su hermoso salon de transacciones, de forma circular, de 60 pies de diámetro, coronado de una hermosa cúpula que descansa sobre 16 columnas corintias de 30 pies de alto, y una solidez poco comun. En la construccion de la Aduana se han empleado trozos de piedra cuyo peso alcanza hasta 33 toneladas. En fin, este edificio es digno por todos aspectos de tan floreciente ciudad como Nueva York, y dícese haber costado su construccion 1,185,000 pesos. El sitio que ocupa es de grato recuerdo por ser el mismo que ocupaba la antigua Casa Consistorial, en el balcon de la cual Washington prestó juramento en su acto de inauguracion como Presidente de los Estados Unidos, el 31 de Abril de 1789.

La Bolsa, sita un poco mas allá, en la acera opuesta, es lo que en seguida llama la atencion. Su frente se compone de un pórtico de 18 columnas jónicas de 4 pies 4 pulgadas de diámetro, y 38 pies de altura, formadas de un solo trozo de piedra. La

longitud de este edificio es 200 pies, su latitud 171; su elevacion hasta la cornisa 77, y desde los cimientos hasta la cima de la cúpula que la corona, 124 pies. Es toda de granito, y sus fuertes paredes la ponen á cubierto de todo peligro de incendio. La Rotunda, que está en el centro, es una pieza notable, de 80 pies de diámetro, con 8 gruesas columnas de mármol italiano, de 41 pies de alto, que sostienen en parte la media naranja, habiendo costado cada una de ellas la cantidad de $3,000. Por el ventilador de la rotunda, que tiene 25 pies de diámetro, penetra la luz. Calcúlase su costo de construccion, incluso el solar, en 1,000,000 de pesos. Es notable la inmensa concurrencia que hormiguea en Wall street, por ser esta el centro principal de las casas de Banco, Seguros, Corredores, &c.: allí nadie *camina*, todos corren, haciendo mas ó ménos eses, de oficina en oficina; y, como para que no se pierda un segundo en sacar el reloj, el de la Trinidad está siempre al frente, intimando la hora á cada instante.

En esta misma direccion, mirando al otro lado del rio, se divisa la ciudad de Brooklyn, en "Long Island"; pero tal vez la vista mas pintoresca es la del sur, que abraza el "Bowling-Green" y la "Battery," con "Castle Garden" á su inmediacion. La Isla mas inmediata á la ciudad es "Governor's Island;" un poco mas allá se vé "South Brooklyn." La otra isla grande que se divisa es "Staten Island," en donde se halla el Lazareto ó Cuarentena. Entre esta isla y "Long Island" se vé la bien fortificada entrada al puerto de Nueva York, denominada "The Narrows." Los dos islotes que se hallan mas á la derecha son "Elis's Island," y "Bedloe's Island," siendo este último fortificado.

Esta Bahía, que se extiende 8 millas desde la entrada del puerto á la ciudad, y tiene una circunfe-

rencia de 25 millas, presenta á la verdad un bellísimo golpe de vista.

Mirando hácia el occidente se ve "Jersey City," en la orilla opuesta del rio, en el Estado de New-Jersey; al norte de este punto está "Hoboken," lindísimo paseo en verano; y un poco mas adelante, en la misma ribera, se halla "Weehawken."

En Jersey City estan el muelle de la línea inglesa de Vapores, y la estacion ú oficina del ferrocarril de Filadelfia, Baltimore y Washington.

Sinembargo de hallarse la ciudad de Nueva York en una isla, y carecer de puentes que crucen los rios que la circundan, excepto en la direccion del norte, no por eso deja de tener una comunicacion constante, frecuente y rápida con las ciudades y pueblos en todas direcciones, por medio de 16 líneas de vaporcitos que incesantemente cruzan de un punto á otro, conduciendo millares de pasageros, sin apearse de sus coches si así lo quieren,con toda seguridad, con el mayor aseo y comodidad, y por un precio ínfimo.

DESCRIPCION GENERAL DE NUEVA YORK.

Nueva York, á la cual los Norte-Americanos distinguen por el nombre de la Ciudad Imperial de los Estados Unidos, es la mas populosa y comercial del Nuevo Mundo y la tercera de la Cristiandad en cuanto á riqueza y poblacion. Dista 18 millas del oceáno Atlántico, 87 de Filadelfia, 187 de Baltimore, 226 de Washington, 1428 de Nueva Orleans, 1046 de San Louis, 722 de Cincinnati, 340 de Montreal, 145 de Albany, y 207 de Boston. Su casa de Ayuntamiento, ó City Hall, está á los 40° 42′ 43″ de

latitud N. y 74° 3″ longitud O. del observatorio de Greenwich.

La Ciudad y el Condado de Nueva York tienen los mismos confines, comprendiéndose en ellos toda la "Isla de Manhattan," ó de Nueva York, la cual, como ya se ha visto, concluye formando un ángulo en su extremidad sud; teniendo por el occidente al rio Hudson, y á "East river" por el oriente. Sobre la márgen del Hudson la isla tiene 12 millas de largo hasta el riachuelo "Spuyten Duyvel creek," el cual, despues de un curso tortuoso de una milla, se une con 'Harlem river' cerca del puente llamado 'King's Bridge.' La mayor longitud de la isla es de 13½ millas. 'Harlem river' corre en direccion sudeste unas 6 millas, y desemboca en el 'East river' cerca de "Randall's Island," distante 9 millas de la punta de la Batería. La parte mas ancha de la isla es de 2½ millas, la mas angosta poco mas de media milla; siendo su circunferencia 29 millas, y su área 14,000 acres. Cuatro puentes cruzan el rio "Harlem," a saber, "Croton High Bridge," "Macomb's Bridge," 'Harlem Turnpike Bridge,' y el del ferrocarril de Harlem. El ferrocarril del rio Hudson cruza el riachuelo "Spuyten Duyvel."

La poblacion de la ciudad se extiende mas de 9 millas sobre ambos rios, y su parte mas densa tiene 10 millas de circunferencia. Doce hermosas Avenidas de 100 pies de ancho corren paralelas á lo largo de la Isla, dando amplio acceso á la ciudad. Estan estas cortadas en ángulos rectos por numerosas calles, cada décima de las cuales tiene 100 pies de ancho, miéntras las demas son de 60 pies.

La Isla se compone casi enteramente de granito, el que se halla de 10 á 15 pies de la superficie.

El terreno que lo cubre es de arena y cascajo, con grandes cantidades de óxido de hierro, que le comunica un color rojo. En el extremo superior de

la isla las rocas aparecen en la superficie. El terreno en su mayor parte es fértil, pero difícil de cultivar á causa de la grande abundancia de rocas.

Progreso de la Ciudad.—Cuando se hizo el último censo tenia esta ciudad una poblacion de 629,904 habitantes. Su incremento en los últimos sesenta años ha sido á razon de 4.6 por ciento. Las causas de este incremento y extension han sido mas poderosas en los últimos veinte años que en todos los períodos anteriores, por manera que podemos calcular que el aumento en los próximos treinta ó cuarenta años guardará igual proporcion. La isla se halla ahora en mejores condiciones para contener una gran poblacion que durante el período de 1810 á 1840; y si las autoridades municipales prestan la debida atencion á las advertencias de personas que conocen bien la condicion y las necesidades físicas de los distintos barrios, la isla llegará á ser tan saludable como cualquiera otra parte del mundo.

La introduccion del agua del Croton ha contribuido en mucho á que la isla pueda sostener una gran poblacion, y la construccion del Parque Central aumentará no solo las ventajas y comodidades de las masas sino tambien los atractivos de la ciudad como residencia para los hombres acaudalados.

El comercio de la ciudad, así exterior como doméstico, ha guardado proporcion en su aumento con la poblacion, ó, en otras palabras, el crecimiento del primero hizo absolutamente necesario el aumento de poblacion que atendiese á las necesidades de aquel.

El aumento que ha tenido el comercio, por períodos de diez años, se ve en el siguiente cuadro:

Año.	*Export. extr.*	*Import. extr.*	*Tonelaje.*	*Poblacion.*
1821....	$ 13,160,000	$ 23,629,000	248,000	130,000
1831....	25,335,000	57,077,000	300,000	200,000
1841....	33,139,000	75,713,000	485,000	325,000
1851....	86,007,000	141,545,000	1,040,000	525,800
1858....	108,000,000	178,000,000	2,100,000	750,000

Si continúa Nueva York progresando rentística y comercialmente como hasta aquí, tendrá en 1875 una poblacion de millon y medio de habitantes; su comercio de exportacion para el extranjero será de doscientos millones; su comercio de importacion de trescientos millones, y el comercio de cabotaje mucho mayor aun. El sistema de ferrocarriles está ya completo en el Estado; los canales pueden llegar á producir cuatro veces mas de lo que actualmente producen, generalizado en ellos el uso del vapor, y todo esto contribuirá, en mayor escala que hasta el presente, al vasto y seguro progreso de la metrópoli. Los grandes intereses del interior y de la ciudad se hallan tan perfectamente identificados, y tan dependientes unos de otros, que cuanto afecte á uno, favorable ó desfavorablemente, producirá una inmediata reaccion sobre los demas.

Los canales y ferrocarriles del Estado traen ya á la ciudad centenares de millones anualmente, enriqueciendo sobremanera el interior, y á la ciudad en no menor escala, y proporcionando á infinitos productos salida para los mercados extranjeros y nacionales.

Los verdaderos intereses del Estado exigen una política liberal respecto de las grandes vias de comunicacion, férreas y por agua, entre los lagos Erié y Ontario y las bocas del Hudson. La asignacion propuesta de tres y medio millones de duros para completar los canales del Estado, produciria al mismo, una vez realizada la obra, millones y millones de duros, y los impuestos que pagan los canales serian en lo sucesivo un constante auxilio para las rentas anuales.

He aquí una tabla que muestra el número de habitantes de la ciudad, de las otras partes del Estado y de todo el Estado, desde 1790 hasta 1855, á la cual agregamos un cálculo sobre el crecimiento

probable en los próximos cuarenta años, basado en el ocurrido de sesenta á esta parte:

Poblacion de la Ciudad y del Estado de Nueva York.

Año.	*Ciudad.*	*Resto del Est.*	*Estado, Total.*
1790	33,131	306,989	340,120
1800	60,489	528,114	588,603
1810	96,373	865,515	961,888
1814	95,519	940,391	1,035.910
1820	123,706	1,249,106	1,372.812
1825	166,086	1,448,370	1,614,456
1830	197,112	1,716,019	1,913,131
1835	270.039	1,904.428	2,174.517
1840	312,710	2,116,211	2,428,921
1845	371,223	2.223,272	2.604,495
1850	515,547	2,581,847	3,097,394
1855	629,904	2,836,308	3,466,212

El término medio del aumento anual de la ciudad ha sido de 4.6 por ciento. Partiendo de este dato, el futuro crecimiento de Nueva York será como sigue:

Año.	*Ciudad.*	*Interior.*	*Todo el Estado.*
1856	658.880	2,927,070	3.585,950
1857	689,188	3,020.756	3,709.944
1858	720,890	3,117,399	3.838,289
1859	754,051	3,217,156	3,971,207
1860	788,737	3,320,105	4.108,842
1861	825,018	3,426,345	4,251,363
1862	862,968	3,535,988	4.498.956
1863	902.664	3,649,140	4.551,804
1864	944.186	3,765,912	4,710.098
1865	987,618	3,885.316	4.872,934
1870	1,236,648	4,547.671	5,784,319
1875	1,548,471	5,323,154	6,871.623
1880	1,938.920	6.230,751	8,169,671
1885	2,427,822	7,293,094	9,720,916
1890	3,040.002	8,536,566	11,576,568
1895	3,806,542	9,992,051	13,798.593
1900	4,766,369	11,695,695	16,462,064

El Catolicismo en la Gran República.

IGLESIAS DE NUEVA YORK.

El siglo XIX, en que los artistas se hacen millonarios, y en que viajamos, por decirlo así, montados en el pensamiento humano, tiene reputacion de materialista, y los Estados Unidos muy especialmente andan de boca en boca como un pueblo sin mas ley que el interes, ni otro Dios que el *almighty dollar*. Para juzgar si esta es una de tantas generalizaciones vulgares, que por vulgares todos repetimos sin tomarnos la pena de preguntarnos á nosotros mismos si son justas ó no, basta trepar en un dia despejado las 308 gradas de la torre de la Trinidad, y ver el horizonte literalmente erizado por las 300 macizas torres y esbeltos chapiteles de las 285 iglesias de esta metrópoli comercial, y por las trescientas mas de Brooklyn y pueblos circunvecinos. Un español echará de ménos los importunos repiques de las campanas de su pais, pero en cuanto al número de campanarios, ni Castilla la Vieja ni Méjico saldrán muy aventajados en el parangon. Si por casualidad el recien llegado observador se siente fastidiado de su viejo Catolicismo, si ya se ha despreocupado lo suficiente para considerarlo antifilosófico, decrépito y fuera de moda, y tiene flujo de regenerarse, la siguiente lista de los credos y templos de la ciudad imperial le indicará que aquí se le abre el mas espacioso campo para mejorar en este importante negociado. La única dificultad consistirá en la abundancia; en discriminar cuál sea positivamente la última y mas verdadera y auténtica de tantas nuevas reformas de la Reforma. La lista de denominaciones religiosas y números respectivo de iglesias de Nueva York en 1859, es como sigue:

Africana episcopal	5
Anabaptista	32
Asociada presbiteriana	4
Asociada reformada presbiteriana	2
Católica romana (incl. 4 capillas)	35
Congregacionalista	5
Cuáqueros	3
Holandesa reformada	22
Luterana	7
Metodista episcopal	32

Metodista wesleyana	4
Presbiteriana	43
Protestante episcopal	49
Reformada presbiteriana	5
Sinagogas judías	17
Unitaria	2
Universalista	4

y una de cada una de las siguientes denominaciones: Católica apostólica; Cristiana; Cristiana israelita; Cristiana espiritualista; Cristiana primitiva; Metodista protestante; Metodista Calvinista de Gáles; Hermanos moravos unidos; "Union Mission;" "Mission meeting;" "Mission chapel;" "Mission;" Marineros; Primera congregacionalista metodista; del Salvador de la sociedad metodista; Alemana reformada; Alemana evangélica reformada; Verdadera holandesa reformada; Segundo adviento; Anabaptista del dia sétimo; y Nueva Jerusalen.

Escrito este párrafo, ha venido á nuestros manos el Directorio de Nueva York para el año de 1860, que acaba de ser publicado; y por él vemos los progresos del Protestantismo en la ciudad imperial durante los últimos doce meses. Aparecen dadas de baja, ó mejor dicho, ya no aparecen, las siguientes denominaciones: Alemana reformada, Alemana universal cristiana, Irlandesa evangélica, "Mission Chapel," Unida protestante, Unida presbiteriana, Congregacionalista de Gáles, Primera americana congregacionalista metodista de color, Cristiana espiritualista, Cristiana primitiva, y "Union mission;" pero en cambio hemos ganado las siguientes reformas: "Centre Street Mission," "Disciples Meeting House," Nueva iglesia; y muy particularmente la "Particular anabaptista de Beulah."—El número de templos es hoy 287, sin incluir las capillas.

Las mejores de estas iglesias son de estilos gótico ó bizantino, muchas de granito, muchas de mármol, profusas en ornatos, blanqueadas interiormente y bien provistas de *confortables* bancos para la comodidad de sus dueños. Los hay tambien en las iglesias católicas; porque en este pais no es indispensable hacer penitencia para atender á los servicios. Por su construccion, costo y dimensiones, la Trinidad, la Gracia, San Jorge, la capilla de la Trinidad (calle 25), la del Redentor y la de S. Pablo (4ª av.), hoy se llevan la palma entre los templos de Nueva York; pero como en los Estados Unidos hay la rara costumbre de acabar todo lo que se comienza, y como los 900.000 católicos de la arquidiócesis de Nueva York, y muy particularmente su Arzobispo, no le van á nadie en zaga en energía y perseverancia, esperamos que dentro de seis ú ocho años la Trinidad y todos los templos del nuevo mundo, parecerán unas reducidas capillas en comparacion con la gran catedral de S. Patricio, cuya primera

piedra fué puesta el 15 de agosto de 1858 ante un concurso respetuoso de mas de cien mil expectadores.

Al fin de este capítulo se encontrará una lista de las iglesias católicas de la ciudad, con sus direcciones. Ninguna de las concluidas compite en construccion y riqueza con las hermosas catedrales de Baltimore, Filadelfia, Charleston, Nueva Orleans, Mobila, Pittsburg, Cincinnati, Louisville, Buffalo y Albany,—ni con otro templo católico que hay en la última. En 1851 habia en Nueva York 21 iglesias católicas, incluyendo capillas; hoy cuenta 33 concluidas.

Aprovecharemos esta ocasion para dar á quienes interesar pueda, una idea de los principios y estado actual del Catolicismo en la gran República, que él ha regado con la sangre de 52 mártires, 36 de ellos españoles.

En el año de 1658 un frances fué juzgado y multado en Brooklyn porque se rehusaba á contribuir al sostenimiento del ministro protestante alegando la "frívola excusa" de que era católico. Se conservan todavía los nombres de nueve católicos, únicos que habia en la ciudad de Nueva York en 1696, consignados en un informe del Corregidor al Gobernador Fletcher. En 1700 Guillermo III condenó á prision por vida, ó muerte en caso de tratar de escapar, á todos los sacerdotes ó agentes papistas que permaneciesen en esta provincia ó viniesen á ella; y desde 1701 hasta 1784 estuvo en vigencia una ley que privaba aun del derecho de votar para empleos municipales á los tachados de sentimientos católicos. Por aquí se verá que, despues de todo, el liberalismo de estas colonias tenia su mas y su ménos: entónces, lo mismo que hoy en Suecia y áun fuera de Suecia, la decantada tolerancia protestante solia ser solamente para *entre familia*, por lo ménos el Catolicismo estaba fuera de palio; y entretanto la verdadera tolerancia de que disfrutan los protestantes en los Estados Romanos pasa desapercibida. En 1781 se celebraron por primera vez en Nueva York oficios católicos con tal cual regularidad, aunque para una congregacion muy reducida, encima de una carpintería cerca de Barclay Street. Por fin en 1786 se puso, por mano del embajador español Gardoqui, la primera piedra de la primera iglesia católica de esta ciudad, que lo fué San Pedro, en el sitio que hoi ocupa la del mismo nombre; fué concluida i adornada gracias á la munificencia de Cárlos III y á algunas limosnas colectadas en Méjico. Es digno de mencionarse que Cárlos III puso la condicion de que en la iglesia proyectada se reservasen dos asientos para españoles transeuntes. En 1808 erigió Pio VII el arzobispado de Baltimore, con cuatro sedes sufragáneas, una de ellas la de Nueva York; y esta fué erigida en provincia arzobispal, con ocho sufragáneas, por Pio

IX en 1850. Merece notarse que dos de los obispos sufragáneos, Bayley y Bacon, son convertidos del Protestantismo.

En todo el actual territorio de los Estados Unidos habia en el año de 1808, cuando su poblacion era siete millones, una diócesis, dos obispos, 68 sacerdotes, 80 iglesias, 2 institutos eclesiásticos, un colegio y 2 academias para mugeres. Si los progresos del Catolicismo hubieran traido el mismo paso que los de la poblacion, así como esta ha cuadruplicado, hoy habria 4 diócesis, 8 obispos, 272 sacerdotes, 320 iglesias, 8 institutos eclesiásticos, 4 colegios y 8 academias para mugeres. En la página 28 de esta Guía, en el cuadro estadístico de las denominaciones religiosas de los Estados Unidos, hemos dejado intencionalmente consignadas las cifras que las guías protestantes atribuyen al Catolicismo norte-americano: esas cifras no mas dan un cuádruplo del cuádruplo anterior; pero áun ellas estan muy léjos de la realidad, como lo demuestra el siguiente estado que hemos formado sobre deficientes datos oficiales correspondientes al año de 1858:

Provincias arzobispales*	7
Sedes episcopales	36
Vicariatos apostólicos	3
Iglesias	2473
Ordenes religiosas, congregaciones y hermandades	55
Seminarios teólogicos y noviciados de regulares	32
Seminarios preparatorios	7
Sacerdotes	2174
Colegios, academias, seminarios, escuelas selectas	300
Seminarios para mugeres fundados por los Jesuitas	120
Escuelas gratuitas. *Una anexa á casi cada iglesia, convento y colegio*	
Asilos de huérfanos	130
Hospitales i otros establs. de caridad	118
Periódicos católicos	30
Valor de la propiedad eclesiástica	$25,000,000
Poblacion católica	4,500,000

"Estos son," dijo el despreocupado *Herald* en uno de sus editoriales de 16 de agosto de 1858, llamando la atencion sobre este mismo asunto—"estos son *hechos y cifras de estadística* que bien reclaman el asombro y consideracion de todos los hombres. ¿A qué causa se debe atribuir este progreso sin ejemplo de la iglesia Católica en nuestro pais? La causa principal consiste, por supuesto, en la inmensa emigracion de los paises católicos de Europa: pero, con todo, la emigracion católica tendria que estar con la de las

* El arzobispo de Baltimore, por la antiguedad de la sede y el hecho de haber sido en un tiempo la única en los Estados Unidos, preside en todos los concilios plenarios y tiene precedencia honoraria en todas ocasiones. Hoy lo es el Illmo. Francisco Patricio Kenrick, bello ornamento de la iglesia americana

demas sectas en la proporcion de 28 á uno para que esta fuese la única causa: y la estadística demuestra que tal desproporcion no existe. Hay otras causas poderosas que han obrado al mismo fin. El Catolicismo ha sido la gran religion conservadora (*conservative*) de los Estados Unidos. La iglesia Católica no tolera innovaciones: aniquila todas las heregías, y es el adversario nato de cuantos mónstruos acabados en *ismo*, ó de la misma laya, asoman la cabeza; como espiritualismo, comunismo, libre amor, &c. No está espuesta á esas defecciones que á todas las demas iglesias las desmenuzan en iglesitas infinitesimales. Así, miéntras que la Metodista, la Anabaptista y otras, se han hecho pedazos al tocar la cuestion de esclavitud, los Católicos han pasado de largo y evitado el peligro: ¿qué de raro tiene pues que su iglesia presente hoy el portentoso auge que hemos descrito?"

Hay otras causas no ménos poderosas para que el Catolicismo vaya á buen paso ganando esta última campaña contra sus adversarios, en la guerra leal que aquí les proporciona la verdadera libertad. La principal de estas causas preguntadla en Nueva Orleans, en Charleston, en las poblaciones ribereñas de los grandes rios del oeste, á los millares de millares de infelices que el cólera, la fiebre amarilla ó la inundacion sorprenden sin mas recursos ni amparo que Dios en los cielos y su amada la santa Caridad en la tierra. A donde no llegan los relumbrantes carruajes de la quinta Avenida, ni áun los diligentes *reporters* del HERALD, allí entran y salen frecuentemente ya la Hermana de la caridad con su capucha blanca, ya el Hermano Cristiano ó el Jesuita con su largo leviton negro; y solo Dios y el pobre saben los misterios de sublime consagracion, de heróico pero risueño sacrificio, que tienen lugar en parajes adonde el orgullo humano y el sol mismo se avergüenzan de penetrar: hazañas de todos los dias y de cada hora, mas verdaderamente grandes que las de los *grandes hombres*, y que, á diferencia de estas, no quieren tener otro historiador que Dios.

El Catolicismo es, por su esencia, la religion del humilde y del pobre, del que prefiere aceptar y creer á disputar sobre lo incomprensible, y una buena obra al mejor elaborado argumento de la *soi-disante* filosofía, hoy ciencia del vulgo ilustrado á medias. La Iglesia Católica, absoluta é inflexible en sus dogmas, como la verdad, es radical y esencialmente democrática en su accion, porque su corazon es la Caridad y la Caridad es la democracia misma, la democracia pura, incruenta, divina, con el bien en las manos y la sonrisa en los labios, tal como la enseñó prácticamente Jesucristo. Para ver esto patentizado de la manera mas elocuente basta tender la mirada en un dia domingo por el interior de las iglesias de los Estados Unidos, cuyo pueblo, por la misma heterogeneidad de sus elementos, mantiene tan vivas las preocu-

paciones de razas, posicion social y nacionalidades. Una sola mirada basta para confirmar porqué la Iglesia Romana es y será siempre la Católica, y para calificar debidamente la pretension que al título de católica sostiene de sério cada secta protestante, en especial la Episcopalista. Esa mirada explica porqué en la observantísima Nueva Inglaterra, baluarte del Puritanismo, solamente una cuarta parte de la poblacion va á la iglesia; y hay, segun dicen, 26 pueblos sin predicacion evangélica: miéntras que de tiempo en tiempo se organizan en este pais formidables empresas para la protestantizacion de remotas naciones, y los grandes fondos colectados desaparecen luego de una manera milagrosa, y con ellos el fervor misionero, como hemos leido que aconteció con cierta suscripcion promovida hace algunos años para convertir á la terca Irlanda. A la inversa de este milagro de hacer de *mucho*, *nada*,—la masa católica de los Estados Unidos, formada principalmente de pobres inmigrados, hace *mucho* de relativamente *nada*, que es mayor milagro todavía. Así en la última páscua (1859) se colectó en 19 iglesias católicas de Nueva York la suma de $10,000 en limosnas, la mayor parte de humildes obreros que alguna vez, de boca de predicadores protestantes, han sido agraciados con el calificativo de *mendigos*. Así en poco tiempo los *mendigos* alemanes de la ciudad de Cincinnati proveyeron, tambien en 1859, la suma de $44,150 para la ereccion de un "Instituto católico aleman." Así, habiendo el Arzobispo Hughes dirigido en 14 de junio de 1858 su circular para promover la construccion de la nueva catedral de S. Patricio, al poner la primera piedra, el 15 de agosto del mismo año, ya contaba con suscriciones por $100,000, total presupuesto para los trabajos del primer año, gran parte de dicha suma depositada ya en aquella fecha. Así, como para demostrar que la Caridad miéntras mas da mas recibe, se multiplican todos los dias en los Estados Unidos, bajo auspicios católicos, establecimientos de enseñanza y consuelo, sin dejar olvidado ningun infortunio, ninguna necesidad humana. Allí encuentran asilo el anciano, remedio el enfermo, madre el huérfano, maestro el ignorante; allí el ciego ve, el sordomudo habla y oye, el ocioso trabaja, el demente reconquista la razon,—y todos los desheredados de la dicha humana renacen à la alegría, al amor de la vida, al aprecio de sus semejantes.

A la primera noticia de uno de tantos proyectos generosos, colosales en proporcion á las fuerzas y recursos de unos cuatro pobres clérigos ó Hermanas que se proponen llevarlos á cabo, hiere nuestra imaginacion la santa audacia de la Caridad: pocos meses despues, acaso callejeando sin designio alguno, nos tropezamos con el extenso edificio ya concluido, entramos, vemos que

es una colmena que la Caridad ha henchido ya con su miel y poblado con sus abejas; y no podemos reprimir una exclamacion de asombro. Por mucho que la falsa ciencia del mundo haya amortiguado nuestra fé, en ese momento la vemos y la palpamos en sus obras: vemos y palpamos que el grano de mostaza se hizo árbol de modo que las aves del cielo vinieron á anidar en sus ramas; vemos y palpamos que de cinco panes y dos peces comieron cinco mil y sobraron doce cestos llenos; y nuestros débiles ojos leen en caracteres de fuego en cada pared del piadoso recinto las palabras de Jesucristo:—"Los ciegos ven, los cojos andan, los leprosos son limpiados, los sordos oyen, los muertos resucitan, y á los pobres les es anunciado el Evangelio."

Se nos preguntará qué tienen las iglesias protestantes de ménos caritativas y democráticas que la Católica. Contestaremos por boca de uno cuyas palabras tienen todo derecho à ser aceptadas por quienes tal pregunta nos hagan.—W. E. Baxter, en su interesante "America and the Americans," no obstante que da sobre el Catolicismo en los Estados Unidos la noticia de que "jamas podrá obtener en parte alguna de ellos permanente influjo, porque está en contradiccion con las instituciones del pais, de modo que aunque prospera *numéricamente* por la inmigracion, va *relativamente* en menguante, á tal punto que la tercera generacion pasa sin reserva al Protestantismo," este mismo Sr. Baxter, á la página 134 del mismo libro, amonesta á sus amigos con las siguientes palabras:—"La iglesia no reconoce distincion entre rico y pobre, amo y criado, esclavo y libre; pero bien podrán ustedes entrar á centenares de iglesias Episcopalistas ó Presbiterianas sin ver un solo obrero. Si un ingles no supiese adonde ir para encontrarlos, podria imaginar, despues de residir por algun tiempo del otro lado del Atlántico, que las clases mas necesitadas jamas van á la iglesia." Recordamos á este propósito el último argumento en que insistia contra el Catolicismo un jóven protestante fastidiado de andar de secta en secta:—"Todo eso es cierto; pero esas iglesias católicas, repletas de irlandeses y alemanes, huelen mal."

Otra causa muy notoria del auge que ha tomado el Catolicismo en la República del Norte, y del aprecio y respeto que unánimemente le profesan en ella los hombres justos de todos los credos y partidos, es su sistema de educacion, y la manera verdaderamente apostólica con que es llevado á efecto y propagado de ciudad en ciudad, de pueblo en pueblo, de desierto en desierto. No hay palabras con qué encomiar debidamente la organizacion y proverbial economía de estos establecimientos, y la consagracion, el método, la santa perseverancia, el desinteres heróico y el patriotismo de sus institutores. Este asunto requiriria, para ha-

cerle justicia, un tratado especial y dilatado. Nos limitaremos á llamar la atencion á las elocuentes cifras, aunque por cierto muy deficientes, que hemos consignado en otra parte de este artículo; y daremos aquí una idea rápida del estado en que se encuentran los planteles católicos de educacion en la ciudad de Nueva York. Los hay de cuatro clases:—1ª· Colegios, seminarios é institutos de mas alto rango, cuyos pupilos cursan ramos clásicos y elevados, y pagan por la instruccion que reciben. De estos hay cinco notables para hombres: San Juan (con rango legal de Universidad), San Francisco Javier y San José, á cargo de 36 padres Jesuitas; y las Academias de San Vicente y de la Santa Infancia, á cargo de 12 Hermanos Cristianos. En estos cinco habia en 1858 como 650 pupilos. Ademas, pertenecen á esta clase catorce establecimientos que hay en la ciudad para educacion secundaria de niñas: diez de ellos—8 escuelas y 2 academias—dirigidos por 80 Hermanas de la Caridad, contando unos 700 pupilos; dos dirigidos por las Señoras del Sagrado Corazon (uno de ellos en Manhattanville) con 270 pupilos; uno por las monjas Ursulinas, con 50 pupilas; y la escuela de San Vicente de Paul, con 55 niñas y 4 maestras.—2ª· Escuelas libres, conexionadas con las iglesias y pagadas por las congregaciones. En 1858 habia 24 de estas para niñas: dos dirigidas por las Señoras del Sagrado Corazon; dos por las Hermanas de Nuestra Señora; una por las de la Merced; la de S. Vicente de Paul, por dos maestras pagadas; y las demas dirigidas por las Hermanas de la Caridad: contando entre todas unas 8,500 niñas. Ademas, los Hermanos Cristianos dirigen 30 escuelas parroquiales gratuitas, y 8 dominicales, con mas de 6,000 niños.—3ª· Asilos de huérfanos Hay tres: dos dirigidos por las Hermanas de la Caridad, y uno por las de S. Vicente de Paul, contando unos 800 pupilos. Estos asilos se sostienen principalmente por medio de limosnas de católicos, del trabajo de los mismos pupilos, y de ferias anuales y algunas diversiones públicas promovidas con ese objeto. Ademas el Estado apropia anualmente una corta suma en su beneficio.—4ª· Escuelas industriales, en donde niñas pobres aprenden á coser, cortar &c. y elementos de educacion comun. Recientemente han emprendido las Hermanas de la Caridad fundar establecimientos de esta especie; y ya tienen uno, en la calle 25, en el cual las niñas, en número de mas de cien, reciben remuneracion por su trabajo. Ademas, las Hermanas de la Merced dirigen una casa de proteccion para criadas, y las de la Caridad del Buen Pastor un asilo para la reforma de mugeres de mala vida. En medio de tantas tareas, las Hermanas de la Caridad atienden igualmente al Hospital de San Vicente, en la calle 11 cerca de la 7ª· avenida, el cual está bajo su cuidado.

Por esta reseña se ve que en los Estados Unidos la piedad católica realiza, en cada uno de sus templos y grandes establecimientos, el Proteo de la Caridad, mas maravilloso que el ridículo Proteo de la fábula. Allí la Caridad toma cien formas distintas para prodigar el bien generosamente y de mil maneras á todas las clases de la sociedad. No satisfecha con que el necesitado toque á sus puertas, siempre abiertas para él, se puede decir que anda á caza de la necesidad para aliviarla.

Aunque nos hemos limitado á mencionar los establecimientos de educacion católicos de la ciudad de Nueva York, no se crea que los del resto de este Estado, y de toda la Union, les van en zaga. En el mismo Distrito Federal de los Estados Unidos hay dos tan acreditados como los magníficos colegios de Massachusetts: estos son, el Colegio de Georgetown, con rango de Universidad, dirigido por los PP. Jesuitas; y el de la Visitacion, para niñas, situado tambien en Georgetown. Familias protestantes de las mas prominentes del pais envían allí sus hijos á recibir educacion; y no tenemos noticia de que haya ocurrido queja alguna contra sus directores por tratar de imponer las creencias católicas à dichos alumnos.—Bajo gobiernos despóticos se ha hecho cargo á los Jesuitas de abogar por el liberalismo exaltado hasta el regicidio; bajo gobiernos liberales se les ha agraciado con el título de liberticidas: dos cargos con los cuales daria buena cuenta una simple ecuacion algébrica. En los Estados Unidos se haria ni mas ni ménos que ridícula la persona que uno ú otro cargo les hiciese. Aquí estan unánimemente reconocidos como inmejorables institutores de juventud. A la altura de su reputacion como mantenedores de los buenos estudios clásicos, á la par de los progresos del dia en las ciencias, vigilantes como madres, y tan avisados cual en otros tiempos en mundo y cortesanía, el pueblo americano sabe muy bien que necesita de ellos; y los que no los quieren, los respetan por lo ménos.

Es de advertirse que, apesar de lo filosófico de las instituciones norte-americanas y de la proverbial tolerancia que tanto ha contribuido á la grandeza de este pueblo, y apesar de que él debe principalmente á la inmigracion católica los millares de fuertes brazos de que necesitaba urgentemente para improvisar su prosperidad material, con todo, no ha sido siempre agradecido con sus obreros, ni estos han encontrado siempre llano el camino á todos abierto para mejorar su condicion moral é intelectual. Pasando por alto la negra historia del *Know-nothingsmo*, y refiriéndonos á hechos particulares, recordaremos que de una escuela de la clásica Boston se han visto expulsados, en 1859, doscientos niños, porque no querian repetir los mandamientos conforme á la version protestante. Con un espíritu semejante de fanático ex-

clusivismo se trata en la ciudad de Nueva York de forzar á los niños católicos á leer en las escuelas la Biblia de la Reforma, sopena de expulsion, aun en escuelas que ellos llenan en gran parte, ó casi en su totalidad. Nueva York tambien ha presenciado los esfuerzos, casi coronados de éxito, que algunos hicieron para que la Corporacion municipal quitase al Asilo de Huérfanos católico una corta porcion de terreno que se le habia concedido; con cuyo motivo dijo el "Herald," con fecha 22 de enero de 1858:—"Este Asilo es una de las muchas excelentes instituciones de beneficencia y educacion que han fundado los católicos en esta ciudad. Estas escuelas son manejadas con admirable economía si se las compara con los gastos extravagantes y pródigos que se hacen para objetos de educacion bajo la autoridad de la Junta de este ramo, gastos que en un año han alcanzado á $1,200,000." Habiendo descubierto los Puritanos, pocos meses despues, que la tercera parte de los maestros empleados en las escuelas eran católicos, armaron con este motivo grande escándalo, y gritaron que el pueblo se iba encaminando rápidamente á ponerse bajo la férula del Papa; y otra vez el "Herald," que no se alarma por tan poco, les salió á la parada, en 26 de marzo de 1858, con observaciones como estas:—"Es algo curioso ver que, con toda la pretendida superioridad del sistema protestante sobre el católico, los protestantes estan perennemente quejándose de que los católicos los estan jorobando; y los católicos se salen siempre con plantar sus doctrinas en el espíritu de sus escolares, con mucho mejor éxito que los protestantes. Si hay una *joroba* en esto de las escuelas públicas, no es el predominio de los maestros católicos, ó de los católicos en la Junta, sinó la enorme suma que se gasta en dichas escuelas y el poco provecho que de ellas resulta. Si nuestros maestros protestantes se aplicasen un tanto á pensar en este punto de la controversia, harian mucho mas bien que murmurando de que los católicos mandan en la Junta de educacion."

Se puede decir que la causa de las causas de la prosperidad de la Iglesia Católica en los Estados Unidos es el Protestantismo, por sí mismo y por la oposicion que hace á aquella. El *libre exámen* se exhibe aquí en sus resultados de una manera admirable: arma meramente política, que, cumplido ya su objeto, ha vuelto sus filos contra sí misma. Al romper la barrera que eternamente debe separar los asuntos religiosos de los mundanos, al sustituir á la fe ciega la ciega presuncion, hizo de los dogmas un palenque abierto á todas las extravagancias, á todos los caprichos humanos, y echó la semilla de su propia aniquilacion. Sobretodo, en un pais como los Estados Unidos, de cuyo pueblo son características la independencia de criterio y la confianza de cada

cual en sus propias fuerzas, la idea religiosa ha degenerado en una verdadera manía especulativa, una industria de tantas, en que cada cual anda en busca de una patente de invencion. El ingenio se esfuerza por suplir lo que en el corazon falta. Se ve á cada momento que su obra, con un nombre divino, es enteramente humana; y que en sus manos el libro de Dios es una mina en la cual se explotan solamente intereses de la vida presente con disfraz de intereses de la otra vida. El predicador abolicionista no ve en la Biblia sino una obra escrita contra la esclavitud; al esclavizador le consta que, por el contrario, fué redactada por un amo de esclavos con el único objeto de mantener en sujecion su rebaño; el puritano, por su parte, hace decir á cada Evangelista y á cada Apóstol que bailar en dia domingo es una abominacion; y el anabaptista á su turno descubre que cada artículo de los libros santos confirma á no dejar duda que el bautismo para ser eficaz debe ser un baño de cuerpo entero; y así por este estilo, cada partido, cada credo, desentendiéndose de la sustancia de la divina palabra, no busca en ella sinó "his business," su negocio, un certificado á favor de su invencion, un alegato en pró de algun punto insignificante de discordancia con las demas *reformas*. La novedad atrae adeptos; pero tarde ó temprano caen en cuenta de que lo que oyen no les satisface, ó de que, para oir *speeches* de partido, con los seis primeros dias de la semana basta. Vánse á tocar á las puertas de otra denominacion religiosa, pronto observan que no han mejorado mucho en el cambio, y siguen andando de secta en secta, parando frecuentemente en persuadirse de que en estas materias no puede haber término medio porque es indispensable someter la razon al yugo, ó independizarla del todo; aceptarlo todo ó nada, ser católico ó tan indiferente como las bestias. Algunas de estas evoluciones del protestante en busca de una religion, y no encontrando ninguna que tal le parezca, en donde las hay en tanta abundancia, son muy curiosas, y para que hagan mas fe dejaremos que nos las cuenten los mismos Protestantes. Mr. Baxter, ya citado, observa lo siguiente, refiriéndose á ciertas predicaciones Episcopalistas, Puritanas y Anabaptistas que ya pasaban de *fanáticas* y dictatoriales: "Fueron predicaciones de esta especie, tratando al hombre como una simple máquina, y desentendiéndose del arrepentimiento y la fe, las que lanzaron à tantas iglesias de la Nueva Inglaterra en brazos del Socinianismo."—El mismo Baxter, aludiendo al Unitarismo, añade: "A veces uno tras otro de estos Unitaristas, adoptan, primero el Universalismo, luego el Trascendentalismo y en seguida el Panteismo, hasta que, habiendo ensayado sucesivamente todos los *ismos*, y tomando algo de cada uno, quedan dispuestos á convenir en el sistema de Teodoro

Parker. Es notable cuantos Unitaristas americanos han adoptado extravagancias de este calibre despues de unos tantos cambios. Apénas habrá dos sacerdotes de esta denominacion que se avengan en sentimientos ó puedan convenirse en un credo." Despues de pagar un merecido elogio al Rev. Henry Ward Beecher observa que, sinembargo, "hay, para mi gusto, demasiada pasion y singularidad en su método de instruccion. Todo el servicio me chocó como deficiente en solemnidad y decoro; y, por sagrada que sea la causa de la libertad, los hombres vamos à la iglesia à oir el Evangelio y no los agravios de la raza africana." Respecto del Unitarismo vuelve á la carga adhiriéndose á esta cita que hace del Dr. Channing: "Este sistema fué una protesta de la inteligencia contra doctrinas absurdas, mas bien que obra de un principio profundamente religioso; y pronto quedó paralizado por la mezcla de una filosofía material, y cayó en manos de pedantes y reformistas políticos, sacando por efecto de esto una carencia de vitalidad y de fuerza que nos deja poca esperanza de que prospere gran cosa."—Aun en la ortodoja Inglaterra encuentra Baxter algo de qué murmurar:—"La organizacion eclesiástica de la Gran Bretaña, hasta cierto punto, obliga, tanto á los fieles como á los disidentes, á saltar á la arena de las luchas políticas, y el Parlamento se convierte de cuando en cuando en teatro de indecorosas pendencias religiosas que á nadie aprovechan, y ántes bien robustecen los brazos del infiel."

Es cosa que causa general asombro en los Estados Unidos ver que una secta tan estúpida y monstruosa como es el Mormonismo, haya prosperado tanto, decididamente mas que muchas sectas evangélicas. Cómo ha podido formarse de elementos protestantes un anacronismo tan atroz? se preguntan todos. No es raro que los mismos Protestantes no puedan ó no quieran contestarse esta pregunta. Demasiado va conociendo el Protestantismo su flaco; y Joe Smith y Brigham Young, al inaugurar su Alcoran sustituyendo al *libre exámen* el *no exámen* y al democrático *parlamentarismo* protestante el dogmatismo mas imperioso, han acreditado tener mas conocimiento del corazon humano que los apóstoles de la Reforma, y aprovecharse mejor que ellos de la experiencia. Apesar de sus repugnantes prácticas, parece que el Mormonismo prospera porque ha adoptado un sistema enteramente contrario al de la Reforma. ¿Porqué en el seno de pueblos católicos no han surgido extravagancias de esta especie? y porqué la Nueva Inglaterra, el patrimonio de los celosos hijos de los Peregrinos, es precisamente el campo en donde el Mormonismo ha reclutado mas abyectos, y en donde han germinado y cundido, el Espiritualismo, el *Free-lovismo* y demas abominables *reformas* que tan largamente contribuyen á aumentar los cifras

y amenizar los detalles de la estadística del suicidio y demas crímenes en los Estados Unidos? ¿Porqué es la Nueva Inglaterra el único refugio que resta en el mundo al Socialismo descamisado, despues de que todas las naciones lo han echado de su seno con unánime reprobacion?

Viendo cómo se desarrollan en la América del norte los gérmenes disolventes que encierra en sí el Protestantismo, qué de admirable tiene que, al mismo paso que este se anarquiza y desbarata, el Catolicismo se robustezca y avance á *paso de vencedores*, como si la libertad hubiese infiltrado la sávia de la juventud en el eterno tronco del árbol de diez y ocho siglos? Miéntras la iglesia Anglicana en el viejo mundo contempla con vana cólera el espectáculo que le presentan, abrazándose á ese tronco, su mimada nobleza, varios de sus mas eminentes dignatarios, las hijas de sus obispos, sus heroicas Nightingales y aun los misioneros de que mas se envanecia, entretanto las diócesis católicas de los Estados Unidos enumeran por centenares las conversiones de cada año, y encontrando cortas para su labor las listas de sus miles de sacerdotes, aumentan su número con los mismos sacerdotes protestantes; y mas de una poblacion ha presenciado escenas semejantes á la del 15 de agosto de 1858 en Nueva York, cuando la celebrada espiritualista Margarita Fox abjuró sus doctrinas y se regeneró en las aguas del Catolicismo en presencia de mas de cien mil expectadores.

El Protestantismo por sí solo basta para su propia ruina: el contraste que hace con el Catolicismo la acelera. Ha entrado en plena vía de *pronunciamientos;* y verdaderamente que las frecuentes declamaciones de sus Reverendos sobre el desgobierno y atraso de las Repúblicas Hispano-Americanas, debidos segun ellos á la Iglesia Romana, mueven á risa al contemplar el espectáculo que exhibe la religion con que quieren regenerarnos: si entre lo político y lo religioso pudiera establecerse símil, diríamos con exactitud que el Protestantismo es el Méjico del Cristianismo.

No por esto pretendemos desconocer cosa alguna de cuanto hay de apreciable en las comunidades protestantes evangélicas de los Estados Unidos: los indisputables talentos de muchos de sus ministros y la excelente conducta privada de la generalidad: forzosa consecuencia de la emulacion que reina entre el clero de las diferentes sectas, y de la vigilancia que cada congregacion ejerce sobre su ministro, de la cual resulta que el que *dá su brazo á torcer* es perdido. El ministro protestante que pasa á ser sacerdote católico, es siempre ejemplar en el desempeño de su ministerio. La liberalidad con que contribuyen muchas comunidades protestantes para el establecimiento de sus librerías y salones de

lectura, merece toda recomendacion: es un hecho curioso que muchos adeptos deben su conversion al Catolicismo al uso de estas librerías, establecidas con designios enteramente contrarios. Con no ménos liberalidad contribuyen para la construccion y dotacion de sus iglesias: mas de una vez ha sucedido que las edifiquen para los católicos, comprándolas estos cuando los *pronunciamentos* disuelven el rebaño que las estrenó ó amortiguan su fervor de fantasía.

No tenemos embarazo ninguno en confesar que hemos observado mas moralidad privada en el clero protestante de los Estados Unidos que en el *soi-disant* católico de algunas secciones de paises católicos. ¿Quién no preferiria, entre un mal clérigo católico y un buen clérigo protestante, al segundo? El clero católico norte-americano es intachable.

El católico que por muchos años ha estado oyendo, á los Voltaires en miniatura de su pais, calificar á los ministros de la Iglesia Romana como encarnaciones de la ambicion mundana, de la ociosidad, de la sensualidad y de la hipocresía; y encomiar el Protestantismo por la liberalidad de sus miras y accion, por la absoluta prescindencia en que perseveran sus ministros de intervenir en asuntos políticos, y por mil otras excelencias filosóficas y cristianas que desde miles de leguas de distancia perciben los disertadores: dicho católico, al dar una vuelta por los Estados Unidos, se encuentra sorprendido observando, que el púlpito protestante, desde la Florida hasta el Canadá, es, generalmente, ni mas ni ménos que una tribuna demagógica, amenizada con golpes teatrales; y que los sacerdotes católicos son los *únicos* que ni pretenden ni ocupan puesto en los Congresos y asambleas políticas; y que pocas gentes disfrutan en la Gran República de mejor salario y mas holgado vivir que los ministros prominentes de cada denominacion protestante,* aunque en menor escala que el Episcopado Anglicano; y que, en cuanto al decantado liberalismo de miras y de accion, los Protestantes hacen aquí en todas partes un contraste desfavorable con los Católicos, ya se trate de organizacion de escuelas, ya de observancia del domingo, etc. En este segundo punto los Puritanos dan diariamente á los Católicos las mismas lecciones que daban los Fariseos á Cristo. Si lo que nuestros Voltaires nos decian ayer era verdad, de un dia á otro se han cambiado los papeles en cuanto á fanatismo, espíritu de especulacion, intolerancia é hipocresía; .... pero como estas palabras son demasiado duras y demasiado frecuentes en boca de la preocupacion, no las dejemos dichas solo por nuestra cuenta:

* La asignacion anual del Reverendo Henry Ward Beecher son $12,000, y la de los doctores Taylor y Chapin $10,000 cada uno, aparte de Reverendas ricas, regalos de las parroquianas, etc.

Mr. Baxter, á la página 141 de su libro, nos informa que "hay en América organizaciones eclesiásticas en las cuales solo *teetotallers* querrian ser recibidos; cuyos miembros no se atreven á concurrir á una tertulia, considerando el baile como acto pecaminoso, y sinembargo permiten á sus empleados presentarse en quiebra una y dos y mas veces, sin investigacion ni observacion, aunque el mundo mercantil á una voz califica tales quiebras de fraudulentas. Gentes hay en este lado del Atlántico que parecen opinar que no hay pecado posible en asuntos en que andan dollars de por medio."

Respecto de la instruccion de la generalidad del clero protestante comparada con la del católico, nos relevan del antojo de decir algo las siguientes palabras del mismo competentísimo Mr. Baxter: "Los Metodistas y los Anabaptistas no solo forman las sectas mas fuertes numéricamente, sino que su total excede al de todas las restantes. Dichas dos denominaciones.... aunque hay considerable discrepancia de sentimientos entre los miembros de una y otra.... estan en lo general de acuerdo en su oposicion á todo lo que es fundar colegios de teología y formarse un clero educado; á consecuencia de esto, el distintivo de su oratoria sagrada es frecuentemente una absoluta falta de cultura, y expresiones por las cuales no pasaria una comunidad ilustrada. Un amigo mio de Virginia me refirió haber oido á un predicador Anabaptista dirigirse así á su rebaño: "Hermanos, mi antecesor tenia la maña de alimentaros con cosas gordas, como pudines y pasteles; yo ahora os voy á traer de nuevo al jamon cocidito y á las verduras." Otro, tratando de familiarizar á sus oyentes con el carácter del Salvador, exclamó: "Amigos mios, él fué para vosotros ni mas ni ménos que otro General Jackson."

Excusado es mencionar, entre las causas de la prosperidad del Catolicismo, la implacable guerra que se hacen unas á otras las sectas protestantes. Pronto notará el viagero que las comadres de Quevedo no se tratan peor. Visto que no está en el carácter del Catolicismo especular azuzando ó poniendo en ridículo las flaquezas y rivalidades agenas, desentendámonos de este irritante capítulo, y pasemos á la guerra que aliados todos los jóvenes enemigos hacen al *decrépito* Catolicismo. Como este es un pais civilizado, en que todo hombre culto condena el vandalismo, sea quien sea la persona ó comunidad contra quien se emplee, pasaremos tambien por alto la tea incendiaria tantas veces aplicada contra las iglesias católicas, aquí y en el Canadá; y las muchas hazañas de los Know-nothings, semejantes á la que hicieron pocos años há en la capital de la Gran República, reduciendo á polvo el magnífico mármol enviado por Pio IX en

homenage á la memoria de WASHINGTON para su monumento.* ¿Ni para qué hacer alto en las malsonantes declamaciones de los fanáticos contra los católicos, declamaciones frecuentes porque, á falta de mejor tema, este de seguro arranca aplausos en ciertos auditorios, aunque fuera de ellos el buen sentido popular encuentra tales declamaciones muy ridículas, y responde á ellas como debe. Grita un Reverendo, "la mision del Catolicismo es embrutecer á las masas:" estas en contestacion no tienen escrúpulo en enviar sus hijos á los colegios y escuelas católicas, viendo que allí, aunque leen la Biblia con notas, aprenden mas y á ménos costo, y retornan mas amorosos al seno de sus familias. Otro Reverendo exclama: "Los católicos no tienen ni razon ni corazon; son como los soldados que la disciplina convierte en máquinas, los cuales dejan ahogar al hermano por no faltar á la consigna:" el pueblo en contestacion tributa á las Hermanas y demas ángeles del Catolicismo cierto culto instintivo, el mismo amor respetuoso que hasta las fieras sienten por la mano que cura sus heridas. Otro Reverendo inflama el patriotismo de sus oyentes deplorando, con lágrimas en los ojos, que el Catolicismo amenaza aniquilar las instituciones norte-americanas, y hacer al Papa árbitro del pais; y el amigo Baxter es de la misma opinion. Entretanto, un Senador de los Estados Unidos, y miembros de la familia del venerable Presidente de la Corte Suprema** se incorporan en el gremio católico; y otro prominente Senador, el Hon. J. B. Thompson de Kentucky, aunque es protestante, asevera lo siguiente en pleno Senado (sesion del 16 de febrero de 1859): "Aunque estoi decididamente opuesto á la pretendida adquisicion de Cuba .... siento mucho haber oido al Senador de New Hampshire alegar, entre sus razones en contra, que no quiere á los Cubanos por cuanto son católicos. Bajo nuestra Constitucion creo que cada hombre tiene derecho de adorar á Dios conforme á los dictados de su conciencia, y para seguir estos dictados, sin temor y con seguridad, cualesquiera que ellos sean. Yo no prescribiera á nadie tal ó cual religion, ni ó nadie proscribiera porque su religion sea tal ó cual. No diré que esto es iliberal, ni discutiré si aquella religion es ó no es incompatible con las instituciones republicanas. Tengo mas bien, para mí, que el Catolicismo es adaptado al genio y tendencias de cada pueblo entre el cual

* La peculiaridad de este monumento es ser formado por presentes de esta especie hechos por Gobiernos extrangeros (inclusos Turquía y China), los Estados de la Union, sociedades, etc. Nos ha dado pena no encontrar en él obsequio alguno de parte de paises españoles: tambien les toca contribuir con su óbolo, y nadie podria enviar piedras mas bellas ó curiosas. El mapa de la Union señala mas de cinco veces el nombre de BOLIVAR.

** Casualmente, la hija del autor del "Star Spangled Banner," cancion patriótica la mas popular en los Estados Unidos.

existe. Una cosa sé, y es, que he pasado la mitad de mi vida con americanos católicos, y jamas he encontrado mejores ciudadanos,—leales, sinceros, industriosos, tan buenos como cualesquiera otros."

En medio de sus patéticas exclamaciones, suelen escapárseles á los Reverendos, respecto del Catolicismo, algunos homenages á lo que todo el mundo está viendo y palpando. Por ejemplo, con motivo de la colocacion de la primera piedra de San Patricio, dijo el implacable "Churchman," periódico protestante, esto: "*Algo que imitar.* Los Romanistas son gente que va á la iglesia; y sus contribuciones para objetos religiosos son, en proporcion á su riqueza, largamente mayores que las de cualquiera de nuestras sectas; la nueva catedral, cueste lo que costare, no llegará á verse escasa de fondos para su conclusion; lo que un protestante tal vez consideraria como una donacion fuerte, de no repetirse sinó rara vez, es para el Romanista un deber, frecuente, libre y alegremente cumplido. Nos dan un ejemplo de ir á la iglesia y dar á la iglesia, que nos aprovecharia tratar de rivalizar."

Pero para concluir este artículo, en que nos propusimos hablar con *hechos*, y filosofar por nuestra parte lo ménos posible, dejando esta tarea á algunas recientes autoridades protestantes que por casualidad teniamos sobre la mesa, sin ir á buscar mas léjos mil y mil mas de la misma especie que no ménos bien nos ayudarian, haremos una cita que parecerá expresamente inventada para reasumir en un testimonio irrefragable cuantas observaciones nos han ocurrido. El diez de mayo del presente año, en la celebracion del aniversario de la distinguida sociedad protestante denominada "American and Foreign Christian Union," despues de haberse aprobado la declaracion siguiente: "Resuelto, que, no obstante que aborrecemos el Romanismo, amamos al Romanista," uno de los mas acalorados oradores se expresó así: "En la larga carrera, no podremos ganarle la delantera á Roma miéntras no trabajemos mas que ella. Roma es una tremenda obrera. El valle del Misisipí está bullicioso como un hormiguero con los Romanistas, y estos trabajan en cuantas direcciones pueden hallarse un hombre á quien echarle mano. Sus escuelas nunca mueren, sus iglesias nunca estan vacías. A Roma jamas le faltan hombres para su obra: si vé que no los encuentra aquí, Europa se los suministra, hablando cuantas lenguas puedan desearse. Fuerza es honrar á Roma, aunque no sea mas que por su actividad. Pero el Protestantismo *deberia* salirle al encuentro." —Glorioso resuello! despues de cuatro siglos de lucha, *el Protestantismo deberia salirle al encuentro!* ¿En donde estais, intrépidos espíritus de Lutero y demas millares de Reformadores, que no os alzais indignados al oir la ingratitud con que los boletines

de la guerra se desentienden de vuestros esfuerzos? Así paga el diablo á quien bien le sirve.

Todo español ama la música: debemos por tanto decirle algo sobre la de los templos de esta metrópoli. Un juicioso párrafo del "Century," periódico protestante de Nueva York, nos viene de perilla para salir del paso:—"Los libros de eso que llaman *church music*, música de iglesia, que se han multiplicado tan maravillosamente en los últimos años, estan llenos, casi todos ellos, de la mas árida zupia, compuesta por innumerables pretendidos músicos, tan vulgares como legos en la materia, sin cabeza ni corazon para tal empresa, y lamentablemente ignorantes del arte que en hora indigna practican. Vierten estos un torrente incesante de ella, que inunda el pais y frecuentemente traspasa á viva fuerza los límites alcanzados por hombres mas competentes. Las iglesias que estan mas libres de estos impertinentes entrometimientos son la Católica y la Episcopalista." En efecto, Dios libre al viajero de caer bajo la férula de tocadores ó tocadoras, cantores ó cantoras, de *himnos sagrados*, dignas efusiones del corazon de estopa de la religion que ensalzan, obras maestras del demonio del fastidio y del sueño. Muchísimos protestantes tienen el buen gusto de escaparse los domingos á esos viles payasos de Rossini y Beethoven, concurriendo á las iglesias católicas, especialmente á San Estévan y San Francisco Javier, en donde las mejores cantatrices italianas tienen frecuentemente la condescendencia de acompañar con su voz las profundas y solemnes melodías católicas, que el arte profano vanamente lucha por rivalizar.

Una observacion mas nos ocurre, y será la última. El inmenso bien que los Estados Unidos hacen á la humanidad probándole prácticamente que la República es posible, este bien no es ménos grande, ni tendrá ménos trascendentales consecuencias, que el reconocimiento universal, que se deberá á los Estados Unidos, de que el Catolicismo no solo no es incompatible con la República, sino que es el mejor, el perfecto republicano. Ninguno mas que él sincero, obediente, pacífico, liberal, humano y desinteresado. Ninguno mejor dotado que él de la perseverancia, el celo legítimo por el bien público, y el espíritu de tolerancia y sacrificio, de que el republicano tanto ha menester. Y el Catolicismo á su vez no será ingrato con la hospitalidad que aquí sábiamente se le ha brindado. El depurará las alarmantes fuentes de corrupcion de esta democracia. El, con su espíritu cosmopolita y su universal caridad, amalgamará tantos elementos que se repugnan mútuamente en esta sociedad heterogénea, y le dará el corazon que tanta falta le hace. Impasible como la roca de los siglos á los furiosos embates que dan á su rededor las cuestiones

políticas y sociales, especialmente la de esclavitud, escollo en donde tantos partidos y sectas religiosas zozobran cada dia, y en el cual la Union misma parece condenada á hacerse trizas, se diria que, por un designio generoso de la Providencia, el Catolicismo se ha reconocido y aceptado la bella mision de salvar á la Gran República en un dia no muy remoto. En efecto, apoderado ya del portentoso Oeste, futuro emporio de la opulencia y grandeza del pueblo norte-americano, y que, felizmente ageno á la cuestion de esclavitud, abraza el Norte y el Sur, de extremo á extremo, como un hermano mayor y capaz de hacerse respetar de ambos, el dia que Norte y Sur se declaren guerra á muerte, el católico Oeste se interpondrá pesando irresistiblemente sobre cada adversario.

Entretanto que casi *cada secta* del Protestantismo (exhibiendo admirablemente la esencia de esta entidad que no sabe mas que *protestar*, rebelde ingerto de política y religion) se ha fraccionado en dos *religiones*, una *esclavizadora!* y otra *abolicionista*, el Catolicismo, á las instancias para que entre en campaña, ha respondido, por órgano del Concilio provincial de Baltimore, con estas bellas palabras: "El carácter pacífico y conservador de nuestros principios, que son adaptados para toda forma de gobierno, y para cada estado de la sociedad, ha sido sometido á prueba y patentizado en las grandes luchas políticas que han agitado el pais con motivo de la esclavitud doméstica. Aunque la historia da claro testimonio de que la Iglesia ha favorecido siempre á las clases pobres y laboriosas, y procurado eficazmente la mitigacion de los males anexos á la servidumbre, como que por su blanda influencia desapareció de las naciones de Europa, sinembargo, jamas ha perturbado el órden establecido, ni puesto en peligro la paz de la sociedad por seguir teorías de filantropía. Fiel á las doctrinas y ejemplo de los Apóstoles, ha enseñado siempre á los siervos á obedecer á sus amos, no sirviéndoles solamente al ojo, sinó como á Cristo; y en nombre de Cristo ordena á los amos que traten á sus siervos con humanidad y justicia, recordándoles que ellos tambien tienen un Amo en el Cielo. Por tanto, no hemos encontrado necesario modificar nuestras doctrinas para adaptarlas á circunstancias locales. Entre nosotros no ha habido con este motivo agitacion alguna. Nuestro clero se ha abstenido discretamente de toda intervencion con las opiniones de los fieles, que deben ser libres en todas las cuestiones de política y órden social, dentro de los límites de la doctrina y la ley de Cristo. Os exhortamos, venerables hermanos, á perseverar en esta conducta, tan propia de 'los ministros de Cristo y dispensadores de los misterios de Dios.' Dejad á los muertos que entierren á los muertos. Dejad á los hombres del mundo los cuidados y ansie-

dades de las banderías políticas, las luchas por elevarse y las mortificaciones de ver su ambicion frustrada. No identifiqueis en manera alguna los intereses de nuestra santa Fe con las fortunas de este ó de aquel partido; predicad solamente paz y buena voluntad á todos los hombres, estudiad solamente cómo ganar para la verdad á los descarriados hijos del error, y cómo merecer la confianza de vuestro rebaño, de modo que, hermanándoos todos, los unos con los otros, todos podais ganar el reino de Jesucristo."

Jamas, ántes de venir á los Estados Unidos, habiamos gozado del espectáculo que presenta la Religion verdadera, marchando visiblemente al cumplimiento de las inmortales promesas hechas á Pedro el pescador. Hasta ahora no habiamos contemplado la confusion de sus enemigos, que ya no saben que género de guerra adoptar contra esta potencia prodigiosa, que ayer, bajo el yugo de hierro de sus perseguidores coronados, propagaba su espíritu bajo las catacumbas como se propaga el espíritu de la libertad bajo la tiranía; y hoy, bajo el cielo de la libertad, se propaga como la luz de ese cielo. Hoy admiramos este universo espiritual de amor y fe, que va circuyendo y abrazando todo el mundo material, y regenerando y consolando á todas las naciones; universo evidentemente tan perfecto en la unidad de su grandeza y en la armonía de sus elementos, como el universo planetario: al fin labores del mismo Maestro Supremo. Obra tanto mas alta en su orígen, mas sabia en su accion y mas sublime en sus fines, que todas las creaciones humanas, que pudiera creerse que Dios permite á estas el ser concebidas y consumadas con el único objeto de que, cuarteándose y desplomándose unas sobre otras, realcen y magnifiquen mas y mas á nuestros ojos, con sus escombros de ruinas y olvido, esa santa pirámide levantada por Él y para Su gloria en el desierto del abismo.

IGLESIAS CATÓLICAS DE NUEVA YORK.

Catedral de S. Patricio, calle de Mott, esquina de Prince.
S. Pedro, calle de Barclay, esq. de Church.
S. Vicente de Paula (francesa) No. 85 oeste calle 23.
La Transfiguracion, calle de Mott, esq. de Cross.
S. Estévan, No. 28 este, cerca de la 4ª avenida.
S. Pablo, calle 117, Harlem.
S. Nicolas (alemana) No. 125 calle 2 cerca de la avenida A.
Sta. María, calle de Grand, esq. de Ridge.

S. Lorenzo, calle 84, entre las av. 3ª y 4ª.
S. José, 6ª av. esq. de Barrow.
S. Juan Evangelista, asilo de sordo-mudos, Fanwood.
S. Juan Bautista (alemana) No. 125 O. calle 30, entre av. 7ª y 8ª.
S. Diego, No. 32 calle James.
S. Francisco Javier, No. 36 O. calle 16, entre av. 5ª y 6ª.
S. Francisco (alemana) No. 93 O. calle 31, entre av. 6ª y 7ª.
Sta. Columba, No. 211 O. calle 25, cerca de la av. 8ª.
Sta. Brígida, av. B, cerca de la av. 8ª.
Sta. Ana, No. 149 calle 8.
S. Andres, calle Duane.
S. Alfonso (alemana) No. 10 calle Thompson.
La Anunciacion, Manhattanville.
La Sta. Cruz, calle 42, entre av. 8ª y 9ª.
La Natividad, No. 46 av. 2ª.
El Santísimo Redentor (alemana) No. 149 calle 3ª.
La Inmaculada Concepcion, No. 245 este calle 14.
S. Miguel, calle 31 O. al norte de av. 9ª.
S Antonio de Pádua (Italiana) calle Canal, entre Broadway y Centre.
S. Bonifacio (alemana) esq. de la calle 47 y la av. 2ª.
La Asuncion (alemana) esq de la calle 50 y la av. 9ª.
Capilla del Sagrado Corazon, Manhattanville.
Capilla de Sta. Catarina, convento de este nombre.
Capilla del Buen Pastor, casa del mismo nombre.
Capilla de S. Vicente, Monte S. Vicente.
Iglesia de los Hermanos Paulistas (en construccion) av. 9ª entre las calles 59 y 60.
Gran Catedral de S. Patricio (en construccion) 5ª av. esq. de la calle 50.

SACERDOTES QUE HABLAN ESPAÑOL.—Illmo. John Hughes, Arzobispo de Nueva York, No. 263 calle de Mulberry.
Rev. P. H. de Luynes, iglesia de S. Francisco Javier, calle 16.
Rev. G. McCloskey, No. 44 avenida 2ª.
Rev. J. W. Cummings, iglesia de S. Estévan, calle 28.

La Trinidad.

Este gran templo episcopalista, ya mencionado, es el mejor de N. York. Fué construido en 7 años, concluido en 1846. Tiene 192 pies de largo, 80 de ancho y 60 de alto; y su chapitel, al cual debe subir el viagero, 284 pies. Encierra curiosas reliquias históricas. Fué su arquitecto Mr. Upjohn: costó $338,000, y su órgano y reloj $17,096.

La Medicina en los Estados Unidos.

INSTITUCIONES DE MEDICINA EN NUEVA YORK.

La educacion médica en los Estados Unidos ha progresado de una manera muy notable durante los últimos años. No solo se han multiplicado los establecimientos consagrados á ella, en todas las secciones de la Union, sinó que á la vez los métodos de enseñanza y las calificaciones exigidas en muchas de las escuelas han elevado el carácter profesional y social de los prácticos formados en ellas. Se nota igualmente, sobre todo en las grandes ciudades, mejor criterio para distinguir al médico y cirujano bien educado, de la multitud de ignorantes é impostores que, saliendo del mismo pais ó viniendo del extrangero, especulan con las preocupaciones ó el candor de las familias. De aquí proviene que la fabricacion y comercio de las medicinas de patente en todas sus formas proteicas, y con las denominaciones mas variadas y extravagantes (en cuyo ramo de expeculacion este pais hace pocos años no cedia el primer puesto á ninguno), hoy no tiene tanta boga; y aun cuando no pueda decirse que este ramo de la policía médica está en un estado satisfactorio, su reforma, hasta donde alcanza, muestra el progreso en buen sentido práctico de la sociedad que, á falta de intervencion de la autoridad en tales materias, vela por sí misma el bien inestimable de la salud, y no la confía con tanto candor ó imprudencia á esos traficantes que especulan con remedios secretos de toda clase.

Es verdad que las universidades y colegios de medicina de los Estados Unidos no compiten todavía con los de primer órden de Europa; pero no hay duda que en muchas de las grandes ciudades se encuentran prácticos tan dignos de confianza y tan versados en todos los ramos de la profesion médica y quirúrjica, como los mas prominentes del antiguo mundo. Puede decirse que unos y otros han tomado de la misma fuente sus nociones profesionales, por cuanto es rara la notabilidad médica americana que no haya viajado, y mas de una vez, con el objeto de estudiar en las primeras capitales de Europa los diversos ramos de la profesion. Hoy las escuelas de Filadelfia, Nueva York, Boston etc., hacen honor al cuerpo médico y al pais: constrúyense nuevos y bien organizados hospitales; y excelentes museos de anatomía comparada, normal y patolójica forman ya, en varias ciudades,

un núcleo ó base para establecimientos del mismo género que en el porvenir habrán de grangearse una reputacion americana y europea. En todos los Estados de la Union abundan sociedades médicas de varias denominaciones, áun en poblaciones pequeñas que en Europa no contarian con tales corporaciones científicas. El espíritu de asociacion ó gremio, que tanto favorece en los Estados Unidos á las demas profesiones é industrias, no falta en esta; y abundan las publicaciones en diversos ramos de la medicina, participando del espíritu comunicativo que predomina en todas las transacciones de la vida americana. Algunos de los periódicos de medicina son de primer órden: el "American Medical Journal," revista trimestral de Filadelfia, puede parangonarse con las mejores publicaciones europeas de la misma especie. Entre las asociaciones hay una peculiar de este pais, y es la llamada "American Medical Association." Fórmanla diputaciones de las escuelas, hospitales y sociedades importantes de todos los Estados, incluso California, que desde su residencia, por remota que sea, concurren á reunirse en determinada ciudad y dia (de la primavera) fijados desde el año anterior, para ocuparse no solo en la parte científica sinó tambien en la ética y en la organizacion económica de la profesion, publicando cada año un volúmen de sus transacciones.

Entre los ramos de práctica conexionados con la profesion médica, el de dentistas está muy adelantado en los Estados Unidos, y justo es decir que, sinó la supremacia, les toca á lo ménos figurar en primera fila á los dentistas americanos entre los mejores del mundo. En Paris, lo mismo que en otras capitales de Europa, es un americano el que tiene la primera práctica; y las testas coronadas los hacen viajar de uno á otro extremo del viejo mundo, solicitando sus servicios, como hizo en 1858 la familia imperial Rusa con el dentista mas acreditado que trabaja en Paris.

En la ciudad de Nueva York hay las siguientes instituciones médicas: El *Colegio de farmacia de la ciudad de N. York*, N? 90 este calle 13; el *Colegio de médicos y cirujanos*, N? 53 este calle 23; la *Sociedad médica homeopática;* el *Colegio metropolitano de medicina*, N? 68 este Broadway; la *Academia de medicina de N. York*, N? 282 avenida 4ª; la *Sociedad médica del condado de N. York;* el *Colegio hígeo-terapéutico de N. York*, N? 15 calle de Laight; la *Asociacion médica de N. York;* la *Sociedad de medicina y cirujía* de N. York, 282 avenida 4ª; el *Colegio médico de N. York*, N? 90 este calle 13; la *Sociedad patológica de N. York*, N? 53 este calle 23; y el *Colegio universitario de medicina*, N? 107 este calle 14. Ademas de 14 periódicos, 3 de ellos diarios.

MÉDICOS DE NUEVA YORK QUE HABLAN ESPAÑOL.—El Dr. Eliceo Acosta, Nº 31 oeste calle 19, cerca de la 5ª avenida; el Dr. John C. Beales, esquina de Broadway y Duane street, su casa en el Nº 30 este calle 14. Es un título de honor para Venezuela ser la patria del primero mencionado, inferior á ninguno en los Estados Unidos, y acreditado como el que mas.

Las norte-americanas

en Broadway.*

Los que—dejando á España la romántica,
O el mundo tropical encantador,
Donde la vida es un banquete opíparo
Que abre Naturaleza á su señor—

Los que al pagar un mudo adios de lágrimas
Al monte azul que vísteis al nacer,
Enviáis en alas de la brisa un último
Voto de *eterno amor* á una muger,—

Si de la lengua el balbuciente oráculo
Quereis que no lo burle el corazon,
Ah! cuidad bien que la temblante brújula
No os encamine hácia esta gran nacion.

Que no solo en la frente altiva y clásica
De las lëonas que la España cría
Dios puso á la beldad el sello fúlgido
Que del varon demanda idolatría.

No solo un Guáyas humedece límpido
Un breve par de retozones pies,
De esos que puede la amorosa tórtola
Con sola un ala cobijar despues.

No solo en ojos de Limeñas árabes
Arde á la sombra el sol del mediodía,
Ojos do al astro de Capác magnífico
Rinden culto los hombres todavía.

Guarda, oh Brasil, tus zalameras náyades,
Ricas en gracias como en piedras tú;
Con aquel infantil hechizo cándido
De una lengua gemela del laúd.

* Una muger gobernará siempre á su antojo aun al mas imperioso hombre de mundo en teniendo ella tres condiciones: mucho talento, mucha belleza y poco amor.—(FONTENELLE.)

Mima, oh Carácas, tus gacelas ágiles.
¿Quién su andar mira y no las ama ya?
Nacidas sobre flores, su pié mínimo
Rosas parece que pisando va.

Modela, esculpe, Guatemala artística,
Tu Vénus tropical, noble y gentil:
Miniatura de Lima, dó el Praxíteles
Que con el oro encenderá el marfil?

Secad las régias cabelleras de ébano,
Brisas de Cartagena la inmortal,
Sobre esos muros que modernos Cíclopes
Alzaron con estrépito triunfal.

De tus sirenas la cancion romántica
Quién, quién no extraña, oh Maracaibo, aquí!
Quién las galas aéreas de tus sílfides,
Oh Cuba, no extrañó léjos de ti!

¿Quién, que del Istmo á la flexible antélope
Ciñó al compas del valse inflamador,
No sueña en ese talle esquivo y diáfano,
Istmo entre cielo y tierra, istmo de amor?

¿Y olvidaré tus ojinegros ángeles,
Culta, caballeresca Bogotá,
Con las mejillas de granada y nácare
Que ese tu cielo de condór les dá?

¿Y he de olvidar de tus morenas, Méjico,
El seno esculturial? Y en dónde estás
Chilena hurí de corazon volcánico,
La mas celosa y la que quieres mas?....

Mas? No! Que Dios, al devolver munífico
Al hombre rey su lamentado Eden,
Radiante como el cielo de los trópicos
Su Eva inmortal le devolvió tambien;

Y ella le habló una lengua que á los ángeles
Dios, *para hablar con Él*, les enseñó;
Y trajo en dote al nemoroso tálamo
El mejor don del Cielo: EL CORAZON!

Pero el hombre es ingrato.... El melancólico
Filtro que una mirada húmeda y pía
Virtió al partir, encontrará su antídoto
Que otra mirada infiltrará algun dia

Volvernos locos tras de hacernos pérfidos
Vuestra mision, oh Americanas, es;
Os anexáis el corazon suavísimas
Y en su tirano os convertís despues.

Los que no me creáis, los que entre lágrimas
Eterno amor jurásteis al partir
A la que ondeando el pañuelito cándida
Desde la playa os quiso bendecir,—

Venid, llegad: y bajo el níveo pórtico
  Del imperial *Saint Nicholas Hotel*,
Donde se alivia el trovador nostálgico
  Y se llora la ausencia última vez,—

Ved desfilar el magestoso ejército
  Que anida en sus cuarteles Nueva York,
Embalsamando la rosada atmósfera
  Con su vírgen aliento embriagador.

Alerta! que él, con disciplina mágica,
  Antes de combatir os vencerá;
Sangre española! tú serás la pólvora
  Que dando acecho al botafuego está!

Por ataviar á esta legion seráfica
  Todo el mundo, este á oeste, norte á sur,
Viene á verter la copa de sus dádivas,
  Que puja el oro en arrogante albur.

Blondas que teje para reinas Bélgica
  Realzando senos de alabastro van,
Y nido á cuellos de nevada tórtola
  Dá con sus chales la opulenta Iram.

Ondas de seda de Damasco espléndidas,
  Que el musnúd no ajaría en el harem,
Barren el polvo!.... haciendo aquella música
  Que suspiran las aguas del Zemzem.

Fué para estos cabellos que á sus Náyades
  Robó tan ricas perlas Panamá,
Y á sus divinas mariposas fúlgidas
  Sus lechos de esmeraldas Bogotá.

Pero qué son rubíes, perlas, záfiros?
  Cuántas reinas trocaran su esplendor
Por solo el brillo de estos ojos mágicos
  Con que alumbra sus tronos el Amor!

De estas mejillas por la fresca púrpura
  Cuántas su régia púrpura darian!
Y su séquito de ódios por el séquito
  De almas en penas que en su amor porfían!

Ah! cada hermosa es un amable autócrata,
  Ley sus sonrisas, sus palabras ley,
Y una marcha triunfal entre sus súbditos
  Cada excursion por la imperial *Broadway.*

Los fieros amos de la Gran República
  Son sus siervos humildes: ya se vé!
¿Quién no lo fuera de tan lindos déspotas?
  Y, quién podrá decir: *no lo seré!*

Cuando, á la luz del tentador crepúsculo,
  Desde el ido bajel de la ilusion
Fúgas aéreas de encantada música
  Vienen á acariciar el corazon,—

¡Ay del que mira el fascinante ejército
Que ante sus ojos desfilando vá!
¡Ay del que adormecido en lago plácido
Del Niágara al rugir despertará!

Lindas! como esos íris, risa falaz del Niágara;
Vagas como ellos y caprichosas!
Efímeras como ellos!
Cruéles! cual ese abismo de aguas y de cadáveres
Que eriza los cabellos!....
Y así atrayentes, vertiginosas!

Todo es pasion y vida bajo su frente angélica,
Como en sus altas cóleras el espantoso rio.
¿Su corazon? Miradlo! oid clamar *sus* víctimas!
¡Es ese abismo oscuro... sordo... insaciable...frio.

N. York, 1859.

Edificios Públicos.

CITY HALL.

La Casa Municipal, situada casi en el centro del "Park," es uno de los edificios mas prominentes de la ciudad, y en la época en que fué construido era efectivamente el principal de cuantos entónces existian. Ya se ha dicho que su frente y dos costados son de mármol blanco, y su espalda de una piedra parda. Se creia en aquella época que la poblacion no se extenderia mucho mas allá de Chambers street, y como era entónces muy costoso el mármol, se quiso ahorrar un gasto que se consideraba hasta cierto punto excusado, por la razon ya expuesta. Se colocó la piedra fundamental en 26 de septiembre de 1803, cuando prevalecia la fiebre amarilla, y se concluyó en 1812, durante la última guerra con Inglaterra Su costo ascendió á medio millon de pesos, considerado un dineral en aquel tiempo. En la parte superior de la cúpula se estacionaba el vigía, cuyo deber es dar el alarma de cualquier incendio que ocurra, lo que efectúa aun, con la gran campana que existe en un pequeño campanario detras de lo que fué cúpula Esta campana no solo dá el alarma, sinó que por el número de golpes consecutivos indica la localidad del incendio, sabiendo por lo mismo los bomberos desde luego el punto á que han de dirigirse. Esta campana pesa 10,000 libras y, con una sola excepcion, es la mas grande de Nueva York.

La entrada principal, es decir la del frente, se gana ascendiendo 12 gradas que se extienden á lo largo de todo el frente del cuerpo central del edificio, y conducen á un pórtico de 16 columnas. El primer piso, incluso el pórtico, es de arquitectura jónica; el segundo, corintia; el tercero de fantasía; la cúpula, era compuesta. En el centro hay una escalera doble de mármol blanco, que remata en una galería adornada de diez columnas de mármol blanco, que sostienen el techo. La sala del Gobernador se extiende de una ala á la otra, y tiene 52 pies de largo. Esta es la sala de recepcion. Está adornada con algunas de las mejores pinturas de América, en su mayor parte retratos de hombres ilustres. Entre estos se hallan los de los Gobernadores del Estado, los Corregidores de la ciudad desde la Revolucion, algunos de los Gobernadores holandeses, y los principales héroes navales y militares de la última guerra. Los demas salones estan tambien decorados con cuadros de pintura y ricos muebles. Bien merecen una visita este edificio y los objetos que contiene. La entrada es grátis. Un incendio lo dañó mucho y desplomó la cúpula la noche de la gran celebracion del cable del Océano.

CASA DE JUSTICIA, Ó SEA "THE TOMBS."

Es de bastante magnitud, y de una arquitectura egipcia modernizada, y está construida de granito gris. Es de mucha solidez, y ocupa una manzana entre las calles Centre, Elm, Leonard, y Franklin. Tiene 253 pies de largo y 200 de ancho, que dan al patio, en cuyo centro hay otro edificio. La entrada del frentre sobre Centre street se alcanza por medio de 8 gradas que conducen á un pórtico de 4 columnas macizas de arquitectura egipcia. Las ventanas, cuya altura alcanza á alumbrar el segundo piso, tienen fuertes enrejados de hierro. Los frentes á las calles Leonard y Franklin tienen dos entradas cada uno, con dos gruesas columnas en cada una de ellas. Su aspecto lúgubre y sombrio le ha merecido el apodo de "Las Tumbas." Está ocupado este edificio por los Juzgados del Crímen, el Departamento de Policía, una cárcel para hombres y otra para mugeres. En su patio es en donde se hacen las ejecuciones judiciales de los criminales.

La cárcel de detencion es un edificio independiente, de 140 pies de largo por 45 de ancho, y contiene 148 calabozos de 15 pies de largo, 11 de alto, y 6 pies 9 pulgadas de ancho: estan provistos de agua y bien ventilados. La parte del edificio dedicada á las mugeres tiene su entrada por la calle Leonard, y está

á cargo de una matrona que lo mantiene en el mayor aseo y órden. Es muy atenta con las personas que visitan la cárcel, en la que son admitidas grátis desde las 10 de la mañana hasta las 2 de la tarde. La entrada general es por la calle Franklin. Se admiten las visitas grátis, obteniendo á la entrada una targeta.

LA UNIVERSIDAD DE NUEVA YORK.

Sita entre las calles Washington y Waverley, hace frente á la plaza Washington hácia el occidente. Está construida de mármol blanco, y exhibe el estilo de arquitectura que en Inglaterra se ha adoptado para estos edificios Tiene 180 pies de largo y 100 de ancho, y fué fundada en 1831.

En el frente este cuadrilongo está dividido en 5 partes—un edificio central, con alas flanqueadas por torres, elevándose una en cada esquina del edificio. Esta parte central, ó sea la capilla, es superior á lo demas de la estructura,tanto en su anchura como en su altura. y se asemeja un tanto á "King's College" en Cambridge, Inglaterra—obra maestra de su clase, que servirá de modelo á los siglos venideros. Es de 55 pies de ancho y 85 de fondo, inclusas las torrecillas octágonas que se levantan de cada una de las cuatro esquinas. La capilla recibe luz de una ventana de 24 pies de ancho y 50 de alto, que mira al occidente. Del cuerpo central se extienden alas á derecha é izquierda, cuyas ventanas tienen cabeceras cuadradas. La entrada principal se halla bajo la gran ventana occidental. Las puertas son de roble, hechas de tableros y ricamente adornadas de bronce.

Esta institucion tiene un Canciller y once profesores ó catedráticos. En su departamento de estudio tiene 150 alumnos, una valiosa biblioteca y aparatosde ciencias naturales. En conexion con la Universidad hay una Escuela de Gramática y un departamento de Medicina. El número total de alumnos es 700.

La capilla es considerada una de las piezas mas hermosas de América. Está abierta los domingos para el culto público. La biblioteca y salones de la Sociedad Histórica de Nueva York se hallan en este edificio. Se admiten visitas á todas horas.

ASTOR LIBRARY.

Esta Biblioteca Pública, sita entre la calle 4 y "Astor Place," fué fundada por la munificencia del finado John Jacob Astor, quien en 22 de Agosto 1839, ejecutó un codicilo cuyo preámbulo dice así:

"Deseando hacer un beneficio público á la ciudad de Nueva York, y contribuir al fomento de los conocimientos útiles y general provecho de la sociedad, destino y dono por este codicilo, del sobrante de mis posesiones, la cantidad de $400,000 con el objeto de establecer una Biblioteca Pública en la ciudad de Nueva York; cuya suma se empleará del modo siguiente"—(siguen los artículos del codicilo).

En conformidad con los deseos del Sr. Astor, se ha construido un edificio apropósito para su objeto y se ha formado una coleccion de libros que asciende à 150,000 tomos, muchos preciosos.

THE COOPER UNION.

Con una munificencia muy recomendable, Mr. Peter Cooper, comerciante de esta ciudad, ha apartado de su fortuna la suma de 300,000 fuertes con el objeto de fundar una institucion cuyo nombre es "The Union," para el adelanto moral, mental y físico de los jóvenes de esta ciudad así como del resto del mundo. El edificio está en Astor Place, frente á la casa de Biblias; es de seis pisos y ocupa una superficie de 20,000 pies cuadrados, equivalente á 8 solares de 25 por 100 pies. Tiene todas las comodidades apetecibles para el objeto de su instituto. El "Union" provee grátis, una Biblioteca, salas para las sociedades de debates y otras, y una oficina para provecho de las personas que buscan ocupacion literaria, en la que se inscriben en un registro al efecto sus nombres y deseos, recibiéndose allí mismo los avisos solicitando sus servicios. Su renta es $30,000.

HOSPITAL DE NUEVA YORK.

Esta institucion, sita en Broadway, entre las calles Duane y Worth, fué fundada por el Conde Dunmore en 1771, siendo él Gobernador de la Colonia en aquella época. Tiene una renta anual de $80,000, cuya suma se gasta en el mantenimiento del establecimiento. Los edificios son de bastante extension, y poseen todas las comodidades para la recepcion y asistencia de los enfermos. Muchas personas decentes, que no tienen familia que les cuide, acuden á este hospital, en el que, por el estipendio de tres pesos semanales, reciben la mejor asistencia profesional, inclusos los medicamentos. Los médicos y cirujanos mas acreditados son los que estan encargados de este hospital.

DEMENTES.

Este departamento se halla en Bloomingdale, á 7 millas del City Hall, en una hermosa y elevada localidad á media milla del rio Hudson. El edificio es de piedra labrada, de 211 pies de largo, 60 de ancho, y tiene cuatro pisos. Hay dos edificios mas, de 3 pisos, 60 pies de largo y 40 de ancho cada uno.

El sistema suave, que de algunos años acá se ha introducido para el tratamiento de los dementes, se halla establecido aquí, con mejoras. Los pacientes tienen buenos cuartos amueblados, y comen en una mesa puesta como es de costumbre en una familia. Pasean acompañados de una persona que los cuida, y muchos de ellos lo hacen diariamente en un carruage destinado á su servicio. Se divierten con los juegos de ajedrez, damas, bagatela y otros. Muchos de ellos trabajan, los hombres en la labranza ú otras ocupaciones, y las mugeres con sus agujas.

Por delicadeza hácia las relaciones de los desgraciados dementes, así como para evitar cualquier disgusto que sobre ellos podrian producir las visitas, no se admiten estas en las piezas que ocupan. El edificio central, sin embargo, está siempre abierto para los que gusten visitarlo.

Principió sus operaciones en Junio de 1821.

Los españoles tendrán allí el gusto de conocer al Dr. Brown, médico del establecimiento, que habla español, y que por su buen corazon, modestia y afabilidad se hace querer de cuantos le conocen

ISLAS DE BLACKWELL, WARD Y RANDALL.

Estas islas estan bellamente situadas. en el rio del Este. Nada merece con mas razon que ellas una visita del viagero. La primera contiene la Penitenciaría de la ciudad de Nueva York, con 500 á 1000 reos, el Hospital de limosnas (Alms House Hospital), el Asilo de dementes (Lunatic Asylum), y la Nueva casa de trabajo (New Workhouse), siendo esta última uno de los mejores edificios del pais; su objeto es separar á los ociosos de los criminales, y hacer trabajar á todo el que puede contribuir á su propio sostenimiento. Tiene 325 pies de largo y costó como $100,000 Para ir á Blackwell's ó á Randall's Island, se pide una boleta de admision al Secretario de los Gobernadores del Alms House, en la Rotunda, tras del City Hall. Se va por los carros de la 2ª. y 3ª. avenidas, ó por vapor del pié de Grand Street, ó por los omnibus de Harlem, 23 Chatham street, hasta la calle 61, al pié de la cual se cruza el rio Este. Para ir á Ward's Island los Comisionados de Immigracion dan el permiso, en el

New City Hall. En Randall hay un grande asilo y casa de trabajo para niños indigentes, y otros establecimientos filantrópicos, contando, entre todos, de 4 á 5000 protegidos, niños y ancianos.

DISPENSARIES.

Hay 8 de estos establecimientos, cuyo objeto es auxiliar á los enfermos indigentes que no tienen medios para proporcionarse asistencia médica.—El New York Dispensary. Sito en la esquina de las calles White y Centre, fué establecido en 1795. —El Northern Dispensary. Fundado en 1829, se halla en la esquina de las calles Cristopher y sesta, Waverley Place.—El Eastern Dispensary. Fué fundado en 1834, y está en la esquina de la calle Ludlow y Essex Market Place.—El Demilt Dispensary, situado en la esquina de la calle 23 y la segunda avenida, fué erigido por medio de la munificente donacion de la finada Señorita Demilt. El costo del edificio fué $30,000. El número de personas asistidas por los médicos de esta institucion en un solo año, ascendió á mas de 2,000.—El German Dispensary. Ha sido fundado recientemente, en el No. 132 calle Canal.—El Homeopathic. Fundado tambien recientemente, en el No. 59 de la calle Bond.—El North-Western Dispensary. Muy reciente tambien, No. 511 Avenida 8ª.—Y otro Homeopático, 654 av. 6ª.

INSTITUTO PARA LA INSTRUCCION DE LOS SORDO-MUDOS.

Esta institucion está bien sostenida por apropiaciones hechas por la Legislatura del Estado, por la Municipalidad de esta ciudad, y por auxilio privado. Está bajo la superintendencia de una junta de directores, compuesta de un Presidente, dos Vice Presidentes, un Tesorero y un Secretario. El que preside la Institucion es el Dr. H. P. Peet. Hay tres departamentos, á saber: el intelectual, el doméstico y el mecánico. El primero lo rige el Dr. Peet asistido por 15 profesores, y hay 15 clases bajo la instruccion de este mismo número de maestros El presente número de pupilos es 175 varones y 130 niñas, los que estan sostenidos como sigue:

Por la Legislatura de N. York	203.
" " " N. Jersey	20.
" Corporacion de N. York	16.
" sus familias	58.
" la Comision de emigrados	2.
" Institucion	6.
	305.

El Departamento doméstico está bajo la direccion de la Señora Harriet Stoner, asistida por la Señorita Rose. En el mecánico los varones pueden aprender uno de los 6 oficios que siguen: zapatero, sastre, encuadernador, jardinero, ebanista ó carpintero; y por lo que toca á las mugeres, se les enseña á coser, encuadernar y otras pequeñeces para que ellas puedan ser útiles.

Fué incorporado legalmente en el año de 1817, y abierto en la calle de Chambers para el uso de los sordo-mudos en Abril de 1818. En 1828 se trasladó á la calle 50, y en 1856 á Fanwood, extremidad septentrional de la Isla, cerca de High Bridge. La Nueva Institucion está deliciosamente situada, sobre una loma que proporciona la mas hermosa perspectiva del rio Hudson. El terreno perteneciente al edificio comprende 37 acres lindando con el rio Hudson y el camino de King's Bridge en la interseccion de la 10ª avenida, como á 10 millas de la Batería. Esta propiedad fué comprada por la junta de directores en el mes de enero de 1853, á la familia del Coronel J. Munroe.

El establecimiento está en un prado situado á una elevacion de 120 pies sobre el nivel del rio, y ofrece una hermosísima vista que abraza por un lado "the Narrows," y por el otro "the Highlands." La obra es de granito y ladrillo amarillo fino de Wisconsin. De ambos lados del edificio principal se extienden alas hácia atras, y á su espalda hay una casa para escuela, quedando formado un extenso patio, en cuyo centro hay otro edificio que tiene comunicaciones con los demas que le rodean. El edificio principal mide 150 pies de frente y 55 de fondo. Tiene cinco pisos coronados de una cúpula ó mirador. Las alas tienen 120 pies por 46 cada una. La meridional está destinada al uso de las niñas, y la otra al de los varones. En su primer piso estan los salones de recepcion, y en el segundo los dormitorios. La casa de escuela que queda á la espalda tiene 150 pies de frente y 55 de fondo. Contiene piezas para las clases, la biblioteca, el salon de dibujo, &c.

El Señor J. H. Benedict, sordo-mudo, es uno de los profesores, jóven muy amable y que explica al viajero todo lo perteneciente al establecimiento, en ingles, frances ó español.

En nuestra última visita tuvimos el gusto de ver á un jóven habanero sordo educándose en dicho instituto, y esperamos que en adelante los vecinos paises españoles se aprovecharán de él enviando á los hijos que por desgracia les resulten sin el precioso don del oido.—El establecimiento recibe alumnos al módico precio de $150 al año. Abierto grátis al público cada dia, de las diez á cuatro de la tarde.

INSTITUTO PARA LOS CIEGOS.

Este se halla en la novena Avenida, cerca de la calle 33, en un terreno de 32 solares que fueron donados al Instituto por Mr. James Boorman. En 1839 la Legislatura del Estado de N. York apropió $15,000 como ayuda para los costos de construccion del edificio, y donaciones considerables han sido hechas por varios individuos. Los alumnos reciben instruccion en los ramos ordinarios de una educacion inglesa. Hay un departamento industrial, en donde aprenden á tejer, hacer canastas, cajas de carton, y otros trabajos por este estilo. Por lo comun son cien los alumnos del establecimiento. El edificio es de granito, y de construccion gótica. Es uno de los de aspecto mas imponente que hay en la ciudad. Se admiten visitas grátis, de 10 á 3 de la tarde.

ASILO PARA LAS ANCIANAS RESPETABLES INDIGENTES.

Está en la calle 20, No. 139, cerca de la 2ª av. Las Señoras ancianas indigentes encuentran en esta institucion verdaderamente benévola, amparo y consuelo.—Mencionaremos tambien el "Magdalen Female Asylum," entre calles 88 y 89.

ASILOS PARA HUÉRFANOS.

Hay dos de estas instituciones de benevolencia:—Una en Bloomingdale, cerca de la calle 80. Es un bonito edificio de 120 por 60 pies, con 9 acres de tierra bien cultivada y adornada de arboleda. Su situacion es deliciosa, con vista al rio Hudson. Fué fundada en 1806.—El otro se halla en la calle 117, entre las avenidas 4ª y 5ª. Esta obra de caridad fué fundado por donacion que hizo Mr. J. A. Leak, y por la liberalidad con que Mr. Watt cedió á beneficio del establecimiento el derecho que tenia sobre el legado de Mr. Leak. Ya dejamos mencionados los Asilos católicos.

LAVADERO Y BAÑOS DEL PUEBLO.

Este establecimiento, abierto en mayo de 1852, debe su existencia al benévolo espíritu de empresa de Mr. R. B. Minturn. Es, como lo indica su nombre, un establecimiento de baños y de

lavado de ropa. Tiene en el primer piso un baño de nadar para muchachos, y otro para muchachas. En el segundo hay una porcion de cuartos de baño para ambos sexos; y el tercero está dedicado á lavar, secar y planchar ropa. La entrada al baño de nadar vale 3 cts ; á los cuartos de baño comunes, 5 cts ; á los de mejores comodidades, 10 cts.; miéntras que el uso del lavadero, con todas las comodidades de fuego, agua, bateas y planchas, puede obtenerse por el ínfimo precio de 3 cts. por hora. Costó el edificio $70,000. Puede verse á cualquiera hora del dia, en 141 Mott street.

Hoteles.

ST. NICHOLAS HOTEL.

San Nicolas es el primer hotel de Nueva York, y el mas grande de los Estados Unidos, y se asegura que en Europa ninguno le lleva la palma. La mayor parte de la estructura es de granito, pero lo mas de su frente sobre Broadway es de finísimo mármol blanco. No se perdonó gasto en su construccion, para reunir á su extension todas las comodidades del desahogo, á la par que la elegancia de los ornatos. Adornan la puerta principal 4 columnas de mármol de una labor esquisita, y 6 pilastras sostienen el pequeño y pulido mirador que corona dicha puerta, en el que se vé esculpido en el mismo mármol, y con sencillez, el nombre del Hotel—St. Nicholas.

Para mayor comodidad de las Sras., hay una entrada independiente de la principal, la que tiene á cada costado un trozo de mármol ricamente labrado, que llama la atencion general. En una palabra, las puertas invitan á entrar en el recinto de este magnífico hotel. Penetrando en el edificio se ven sobre la izquierda dos grandes salones de lectura, en los que hay reunidos todos los periódicos que se publican en la Union. A la derecha está la lujosa Barbería del Sr. Phalon, en la que el viajero puede hacerse afeitar, cortar el pelo, bañarse, ponerse la peluca (si fuere necesario), y teñirse el bigote, *á la moda*, y todo tan barato como si ocurriese á cualquier miserable barbero. La oficina se halla casi en frente de la entrada principal, donde unos dependientes, de trato no muy cortés, reciben al viajero para proporcionarle

cuantas comodidades pueda apetecer. En este mismo piso se hallan otras oficinas, como son el Correo, la Cantina, Cigarrería, Lavamanos, Botica, &c., &c. ; pero lo que mas llama la atencion es el establecimiento llamado "Genin's Bazaar."

En el sótano del Hotel estan la cocina, las piezas de lavar, de planchar, despensas, &c., &c.

En el 2º cuerpo del edificio se hallan tres espaciosísimos salones ó comedores, en los que se nota mucho lujo, gran prontitud y órden entre los sirvientes, magnificencia en el servicio, y en cuanto á comida puede asegurarse que el gastrónomo de paladar mas delicado quedará satisfecho con la mesa que le brinda *St. Nicholas.*

Sus espaciosos corredores estan adornados con lujosos espejos, tapices y cortinajes; mas los salones de recepcion exceden en riqueza de adornos, *comfort*, elegancia y gusto, á cuanto se puede decir. Son 600 las habitaciones que contiene, teniendo cada una de ellas ropero, espejo, sofá, sillas, cama, &c., y correspondiente cuarto de baño, con agua fria y caliente, á discrecion, á todas las horas del dia y de la noche.

Seria nunca acabar el tratar de dar una descripcion cual la merece San Nicolas, y lo que precede solo sirve para dar na idea imperfecta de él.

METROPOLITAN—LA FARGE HOUSE—CLARENDON—ST. GERMAIN—EVERETT HOUSE Y OTROS.

"Distingue al pueblo Americano un amor delirante por andar de aquí para allá, dice un célebre escritor ingles (W. E. Baxter, *America and the Americans*, Londres, 1855). No pueden quedarse en casa mucho tiempo, y, segun su propia expresion, *estan obligados á viajar.*" Miss Bremer, en su obra *Homes of the New World*, dice ademas que "gustan de la reunion, de la multitud." Tal vez sean esas las causas que de la noche á la mañana hacen brotar hoteles en todo Nueva York como por encanto.

El magnífico Metropolitan, con su aspecto imponente y su buen gusto y diligencia en el servicio, ha visto nacer dos veces no léjos de él la risueña fachada de La Farge House, que aspiró á ser como Saint Nicholas, y al cual el fuego ha hecho experimentar sus rigores para que como el fénix renaciera mas hermoso de sus cenizas. El 1º es mui favorito de los viajeros, despues de Saint Nicholas, porque ambos ni estan distantes ni mui immediatos á los centros mercantiles.

Lindo como una novia, galano con sus tocados de encajes de piedra, atrayente por su fisonomía exterior, el hotel Saint

GERMAIN, en la plaza de Madison, parece convidando á los que piensen permanecer algun tiempo en la ciudad de una manera agradable. Pero, apesar de su situacion, junto al *élite* de la sociedad neoyorkina, y de su aristocrático nombre, desdice de ellos el trato que se da en él á los huéspedes.

EVERETT HOUSE y CLARENDON son excelentes: la competencia con establecimientos tan espléndidamente montados y admirablemente servidos como SAINT NICHOLAS, METROPOLITAN, &c., hace que estos hoteles se mantengan bajo un pié digno de llamar la atencion y que satisfagan á las exijencias de la vida y al renombre de los hoteles Americanos, sin duda alguna los primeros del mundo.

FIFTH AVENUE HOTEL.—El dia 1º de agosto se abrió al público el magnífico Fifth Avenue Hotel, que se acaba de construir en la esquina de la calle 23ª á la 5ª Avenida. Todos los frentes son de mármol blanco, y mide 202 pies el que da á Broadway; 215 el de la calle 23ª y 195 el de la 24ª. En este inmenso edificio, que cuesta mas de un millon de duros, podrán alojarse 1,000 personas. Tiene 480 cuartos, 7 salones públicos, 120 particulares y 100 cuartos de baño. El comedor mide 80 pies de largo por 60 de ancho y está alumbrado por once candelabros. En el mismo hotel se fabrica el gas para su alumbrado; se calienta todo el edificio por medio de vapor; y ¡qué invencion! hay una máquina, movida tambien por vapor, que sirve para subir y bajar la gente, ahorrándole así el trabajo de subir escaleras, que no dejaria de ser penoso en una casa de siete pisos.

ASTOR HOUSE, el mas antiguo grande hotel. Bien situado para comerciantes Favorito de los *politicians* y de los ingleses.

BREVOORT HOUSE, ántes de ahora no tenia rival en la 5ª. av. Su mesa es excelente, aunque cara.

GRAMERCY PARK HOUSE, muy bien situado, muy tranquilo, y favorito de los españoles.

HOTELES Y POSADAS ESPAÑOLAS FRANCESAS.—No tiene esta ciudad una posada que merezca llamar la atencion: las pocas que hay son bastante ordinarias, sucias y descuidadas, pero citaremos aquí las mejores y preferidas en su clase:

Maillard, 619 Broadway.
J. B. Serveira, 106 Bleecker street.
South American Hotel, 43 Walker street.

☞ El precio de SAINT NICOLAS, LA FARGE HOUSE, y METROPOLITAN, es de $2.50 diarios. Los demas siguen la costumbre francesa de servir las comidas *á la carte*. La experiencia ha demostrado que este último sistema es mucho mas dispendioso, aunque aparentemente halaga mas al no iniciado en las prácticas de las grandes ciudades.

Restaurantes.

Entre los numerosos establecimientos de esta clase que hay en esta ciudad, el que mas llama la atencion es el

SALON DE TAYLOR.

El genio inventivo del que escribió las Mil y una Noches debió inspirar el plan de este salon oriental, en que el lujo es tan profuso como en ninguna otra parte del mundo. Observa el viagero á la entrada un muro de cristal, pero cristal de un solo cuerpo, que lo ocupa de alto á bajo resguardando las frutas todas de la estacion, los regalos mas esquisitos de la pastelería y alguna curiosidad artística que se renueva con frecuencia para atraer con la variacion las miradas del que pasa.

No lo necesita á fe aquel alcázar morisco endonde estan reproducidos los arabescos de Granada, los encajes de mármol de la Alhambra, la rica profusion de cincelados de un Benvenuto Cellini; y todo espléndido, radioso, deslumbrante con el oro que cubre el artesonado en toda su extension, con el reflejo de los espejos de Venecia que ocultan las paredes, con el brillo de mil lámparas de gas que iluminan *à giorno* el salon, con la nitidez del mármol de sus mesas y de su piso, con el terciopelo nacarado de sus muebles, y con cuantas delicadezas ideó el gusto de un sibarita y ejecutó la mano omnipotente del dinero. Parece el Salon de Taylor el palacio que un nabab de la India hubiese mandado construir para regalo de boda de la hija única de una esposa muerta y nunca olvidada. Pero la India no tiene artífices que hagan tanta maravilla, como no tiene la Europa nada que pueda competir con este salon, ni acaso en los palacios de sus reyes y emperadores.

Y como si el arquitecto no se hubiese cansado de inventar, para hacer mas completa la ilusion una fuente de cristal, obra del celebrado Dummer, ostenta su gallarda columna y aguas cristalinas que caen en cascadas murmurantes desde la alta cúspide por sobre conchas primorosamente acabadas, hasta terminar en un estanque circular que sirve de piscina á pecesillos de diversos colores, habitantes felices de aquella redoma encantada. La fuente atrae por fuerza las miradas del que entra en el Salon y ese es su principal objeto, porque indica el camino hácia otro

salon subterráneo endonde se encuentran repetidas las mismas maravillas del primero. En el Salon de Taylor, la crítica, halagada á su pesar, perdona fácilmente las faltas que en otro lugar no pasaria desapercibidas.

Lo único que deja desearse en el Salon de la esquina de Franklin y Broadway es un poco de mas presteza en el servicio, algo mas de *recherché* en la servidumbre, demasiado democrática con sus huéspedes. Tal vez dependa del roce que tiene con los *waiters* que visitan el Salon los domingos por la tarde, que, como para desquitarse de las desventajas de su estado, huellan *equo pede* una morada tan aristocráticamente lujosa.

El Salon de Taylor tiene un apéndice que se llama *International Hotel.* Muy secundario ciertamente para que brille, por mas que esté sobre el Salon, y no comparable con los hoteles suntuosos de la metrópoli del Atlántico.

Mercados.

La extension de la ciudad hace necesario que haya varios mercados en la poblacion para la comodidad de los moradores. Los dos principales se hallan á orillas del rio, uno sobre el Hudson, á la extremidad occidental de la calle Fulton, y el otro sobre el East river, á la extremidad oriental de la misma calle Fulton. El denominado "Fulton Market," fué construido en 1821; ocupa toda la manzana entre las calles Fulton, South, Beekman y Front, y costó doscientos veinte mil pesos. El "Washington Market" tambien ocupa una manzana entera, entre las calles Washington, Vesey, Fulton, y el rio Hudson. Fuera de estos hay otros seis mercados públicos, y gran número de establecimientos privados en todos los barrios de la ciudad, para el abasto de carne, pescado, legumbres, y otros comestibles. Por reglamento de la policía se suspende la venta en los mercados públicos todos los dias á las 12, con excepcion de los sábados, para facilitar su limpieza.

Fortificaciones.

Las principales defensas de este puerto, son las fortificaciones

de su entrada denominada "the Narrows." A la derecha esta entrada está defendida por las fortalezas Hamilton y Lafayette—la primera de estas está sobre Long Island, y es una hermosa y completa fortificacion. Protege al fuerte Lafayette, que se halla sobre unas rocas llamadas "Hendrick's Reef," distantes 200 yardas de la costa. Este último tiene tres hileras de cañones, y es una fuerte y competente proteccion de la entrada. Los Fuertes Tompkins y Richmond, situados en Staten Island, protegen la entrada por la otra banda: distan unas 3 millas de la Cuarentena, y pueden visitarse á cualquiera hora.

El fuerte Columbus y el Castillo Williams, en Governor's Island, y las fortificaciones de Ellis' Island, que montan colectivamente mas de 100 cañones de grueso calibre, componen las defensas de lo interior del puerto.

Gran cantidad de cañones, armamento y municiones estan depositados en estos puntos.

El Castillo Williams es una batería circular, de piedra, de 600 pies de circunferencia y 60 de altura. El Fuerte Columbus está construido en forma de estrella, y consta de varias baterías, con una galería cubierta que comunica con el castillo William. Hay otras fortificaciones para la defensa de la entrada por Long Island Sound.

Acueducto del Croton.

Se dió principio á esta obra en 1837, y se celebró su conclusion en 14 de octubre de 1842. Es tal vez la obra mas importante de su clase que hasta ahora se haya hecho, sin exceptuar los monumentos de la antigüedad que por siglos han sido la admiracion del mundo. Sin incluir el grande estanque, que tiene 5 millas de largo, tiene el acueducto, desde la primera represa hasta el estanque de distribucion en "Murray Hill," 40½ millas. La represa cruza el rio Croton á 6 millas de su desembocadura en el Hudson. Esta represa dá al agua una elevacion de 166 pies sobre el nivel de la creciente del Hudson.

Desde esta represa el acueducto corre por el valle del Hudson, hasta llegar á la orilla del valle del rio Harlem, unas 32 millas. En toda esta distancia es un contínuo canal subterráneo, construido de piedra y ladrillo. Desde este punto cruza el valle y el rio Harlem por un magnífico puente, y despues vuelve á seguir el canal subterráneo, por cañería de hierro colado, en el

valle de Manhattan. Llega por fin al grande estanque de "York Hill," distante unas 5 millas del City Hall. Este estanque encierra una área de 35 acres—tiene 1826 pies de largo, 856 de ancho, y está seccionado en dos partes por una pared divisoria. Sus inmensas paredes son de piedra, y su capacidad de 150,000,000 de galones de agua. Desde allí continúa el acueducto por caños de hierro al estanque de distribucion en "Murray Hill," que cubre una área de mas de 4 acres, y tiene 2120 pies cuadrados, y dista 3 millas del City Hall. De aquí se conduce el agua por caños grandes de hierro por las calles centrales de la ciudad, y de estos se distribuye en todas direcciones por medio de caños menores, proveyendo á las casas de abundante y excelente agua, hasta los pisos mas altos. Hay en el dia mas de 200 millas de esta cañería, y vá en aumento diario su extension. La parte mas importante de esta obra estupenda es el Puente *High bridge* que cruza el valle y rio Harlem. El valle tiene un cuarto de milla de ancho, y el rio 620 pies, y ambos son cruzados por el puente.

La introduccion de las aguas del Croton en la ciudad ha producido una baja de 4 por ciento en el premio que se cobraba por seguros contra incendios, por ser este un auxilio poderoso para contrarestar las calamidades que produce ese elemento voraz.

Segun el parte oficial de la Comision encargada del acueducto, se sabe que en 1858 se consumieron diariamente unos 45,000,000 de galones de agua.

Se invirtieron $14,000,000 en la construccion de esta obra magna.

Teatros, etc.

ACADEMY OF MUSIC.

Esta es una Institucion cuyo objeto es el fomento del arte musical. El capital de esta asociacion se compone de 200 acciones de á $1,000 cada una, cuyos tenedores no tienen mas interes que el placer que les proporcionan los distinguidos artistas que ejecutan en la Academia.

Cuatro mil personas pueden sentarse en el patio y las galerías. El interior del edificio es una obra maestra, tanto en sus adornos como en el gusto desplegado en todo él. Imposible es hacer justicia en tan corto espacio al mérito artístico y esplendor del interior de este establecimiento: solo se agrega que es dignísimo

de verse. Costó su construccion $350,000, y fué abierto para la primera representacion, bajo la direccion del Sr. Hackett, el 1°. de octubre de 1854. Sus defectos son, el ser demasiado pesado en sus ornatos y acomodar mal á los expectadores.

BOWERY THEATRE.

Este Edificio es uno de los mas conspícuos de la ciudad. Tres teatros han sido construidos en este mismo sitio, de los cuales dos han sido destruidos por incendios. La primera piedra fué colocada en mayo de 1826, y en la noche del 22 de marzo 1829 fué consumido por un incendio. Empero no se tardó en reedificarlo con mayor esplendor, y fué otra vez devorado por ese elemento terrible. El que actualmente existe ha salido de las cenizas del que ardió en la primavera de 1845.

EL LICEO DE WALLACK,

en 489 Broadway, cerca de Broome Street, y el

METROPOLITAN,

en 667 Broadway.

Son chicos pero elegantes, y muy concurridos por los aficionados al drama. Ponen sus directores mucho empeño en la eleccion de sus representaciones, y el auditorio siempre sale satisfecho.

NIBLO'S GARDEN.

Este teatro se halla en 582 Broadway. Está elegantemente decorado y tiene asientos para 2000 personas. Es muy frecuentado por los *fashionables*, y los Messrs. Ravel lo han hecho el favorito de los niños-chicos y de los niños-grandes, que aquí abundan.

MUSEO AMERICANO.

El Museo de Barnum, al que ya se ha aludido en la ojeada que se dió desde la torre de "Trinity Church," está sito frente á la iglesia de San Pablo, en Broadway, y hace esquina con Ann street. Es un edificio de bastante extension y llama la atencion de cuantos por él pasan, no solo por los grandes letreros y pin-

turas que cubren su exterior, sino tambien por una banda de música que con frecuencia ocupa sus balcones y hace vibrar el aire con las notas de sus instrumentos. Encierra este Museo infinidad de cosas raras y curiosas: una crecida coleccion de cuadrúpedos, aves, insectos y reptiles; multitud de objetos chinescos; un valioso gabinete de mineralogía, retratos, paisajes y otros cuadros de pintura, &c., todo lo cual puede verse por el ínfimo precio de 2 reales.

Infatigables son sus propietarios en sus pesquisas de objetos interesantes para agregarlos á su ya crecida coleccion, y siempre que encuentran algo digno de la atencion pública, no perdonan gasto para exhibirlo en su museo, aunque no sea mas que por algunos dias.

En conexion con el Museo hay un gran salon en el que pueden sentarse mil personas, el cual se dedica á diversos entretenimientos pùblicos, como conciertos, representaciones dramáticas, &c. La azotea del Museo está arreglada como un jardin, y ofrece un punto de vista admirable de la ciudad. Se recomienda al forastero no partir de la ciudad sin haber visitado ántes el Museo de Barnum.

MUSEO EGIPCIO.

Este Museo se halla en Broadway, á la altura de Bleecker street. Consta de una coleccion de mómias, esqueletos de cuadrúpedos y mil mas reliquias de la antigüedad, reunidas por el Dr. Abbot durante una residencia de mas de veinte años en las márgenes del Nilo. Vense allí pizarras que sirvieron en las escuelas del tiempo de Faraon.

Plazas Públicas.

BATTERY.

Este es un hermosísimo paseo. La vista abraza desde allí toda la soberbia bahía, las Islas que la adornan, sus fortificaciones, y la costa de Nueva Jersey. Los buques sin número, de vapor y de vela, que surcan en todas direcciones, varían la escena á cada momento, miéntras que la grata y fresca brisa del mar que allí se respira, en una tarde de verano lo hacen delicioso.

Tiempo hubo en que este era un paseo favorito de los elegantes, mas ya parece que ha quedado abandonado á los proletarios, quienes se aprovechan de la verde yerba y fresca sombra de los frondosos árboles para sus coloquios de amigos ó de novios. "Castle Garden," que está inmediato, ayer fué local de la ópera y hoy es depósito de inmigrados: así mudan las cosas de este mundo.

BOWLING GREEN.

Está en la extremidad sud de Broadway; es de poca extension, tiene en su centro una fuente, y resguárdalo una reja de hierro. Antes de la Revolucion americana tenia en su centro una estátua ecuestre del Rey Jorge III., la que fué derribada por el populacho y fundida en balas de fusil.

HUDSON SQUARE, Ó ST. JOHN'S PARK.

Está entre las calles Beach, Laight, Varick, y Hudson. Este lugar fué en otro tiempo una playa arenosa, cubierta de agua cuando crecia la marea; y hoy, sin excepcion, la plaza mas linda de Nueva York; abunda de frondosísimos árboles y variedad de flores y arbustos escogidos; y la hacen cómoda, calles para pasear, bancos para descansar y una fuente. Está rodeada de una reja de hierro y es accesible á las personas que viven en la vecindad y tienen llave. Cualquiera puede obtener una llave, abonando una pequeña suma anual al encargado de la Plaza.

WASHINGTON SQUARE.

Ocupa lo que en otro tiempo fué un cementerio (Potters field). —Se calcula que mas de cien mil cadáveres han sido enterrados donde en la actualidad se reunen para divertirse multitud de vivientes. La plaza está rodeada de hermosas habitaciones, y en un costado la embellecen la Universidad y una magnífica iglesia: se estima el valor del terreno en $240,000.

UNION PARK.

Está en Broadway, entre las calles 14 y 17, á 1¼ milla del City Hall. Tiene una reja de hierro hermosa y de mucho costo, y una fuente vistosa, ademas de la estátua ecuestre de Washington ya mencionada.

TOMPKINS SQUARE,

Que ántes fué un terreno usado en paradas y ejercicios militares, es una de las plazas mas grandes de la ciudad. Todavía no es muy frecuentada, en razon de que los árboles son muy nuevos. Está entre las avenidas A y B, y las calles 7 y 10.

STUYVESANT SQUARE.

Se halla entre las calles 15 y 17, y por estar dividida por la 2ª avenida, forma en realidad dos plazas. En el costado occidental se halla el imponente frente de la iglesia de San Jorge, uno de los edificios mas costosos de esta ciudad.

Central Park.

NUEVA YORK carecia de un verdadero paseo dentro de la ciudad, y este reproche le hacian siempre los extrangeros; pero pronto tendrá, con Central Park, uno que no dejará qué desear: ménos extenso que el Bois de Boulogne, pero doble que casi todos los de Lóndres. Está en construccion. Su terreno, que incluye el Depósito de Croton y el Arsenal, comprende 840 acres, y tiene por límites la 8ª avenida al oeste, la 5ª al este, al sur la calle 59 y al norte la calle 110. Ya tiene muchos de los requisitos de un parque: estanque, arroyo, colinas, terrado, rocas, grutas y llanura. La cadena de colinas que forma el lomo de la isla de Manhattan, lo atraviesa de extremo á extremo, brindando por lo ménos dos bellos puntos de vista. Cuenta con varios hilos de agua que se trata de transformar en torrentes, y un pantano que se convertirá en un lago de cien acres de extension alimentado por el Cróton, y ásperas cuestas y desfiladeros con los cuales se hará lo posible por remedar los Andes, ó los Alpes siquiera. Se preparará un campo de 50 acres para paradas militares y habrá grandes jardines botánicos. Para estos trabajos se ha presupuesto un costo de $1,500,000. La parte concluida, llamada la *Ramble*, ya ofrece un delicioso y pintoresco paseo, y atrae todos los dias miles de paseantes. En el invierno el Central Park tendrá inmensos atractivos para los patinadores y los aficionados á volar en trineo; y en verano no habrá paraje mas delicioso para fruiciones sociales al aire libre. El domingo allí será lo que debe ser.

Casas de Negocios.

Entre las muchas casas de negocios que por su elegancia y magnitud llaman la atencion del forastero, se halla, entre las de primer rango, el almacen de los Señores D. Devlin & Co.

El viagero que por primera vez llega á Nueva York se sorprende al ver el lujo espléndido que se ostenta en la arquitectura de algunos edificios cuyo objeto parece requerir una muy distinta. Pero los hombres de negocios en la gran metrópoli conocen á sus parroquianos; prodigan las exterioridades para atraer, seguros de que la mayor parte de los que se detienen á ver caen en la tentacion. ¡Cuantos hay que no son mas que exterioridades!

No sucede lo mismo con Devlin & Co., cuyo magnífico establecimiento, en la calle de Broadway, haciendo esquina con la de Warren, es uno de los mejores adornos del Parque de la Casa de Villa ó City Hall. Cubierto de mármol blanco y sostenido por columnas del mismo material, el edificio alcanza cinco pisos, y su fachada á Broadway está llena de belleza, y no puede dejar de llamar la atencion del que pasa. Pero no entrará en el establecimiento sin admirar ménos el interior que el frente. La misma esplendidez reina en todas sus partes. No es este sin embargo el principal atractivo que se ofrece al que visita el establecimiento de la esquina de Broadway y Warren. Es la ropa que contiene. Allí hay piezas de vestido bastantes para satisfacer las necesidades de una gran ciudad. Sus dueños han calculado bien: estan en la populosa y siempre creciente Nueva York, y han fundado un bazar riquísimo y que cambia de trajes con las estaciones y aumenta en proporcion al consumo enorme que le produce su espendio. Desde el simple obrero hasta el mas esquisito *dandy*, tipo de la moda; desde el niño pequeñuelo hasta el adulto, todos encontrarán el traje que necesitan en la hermosa miscelánea de Devlin y Ca. Una cosa hay notable, y mucho, en esta casa: sus precios son sumamente equitativos. Es que esos Sres. gozan la reputacion de saber su negocio, y prefieren el crédito de su casa á una ganancia grande y aislada. Solo así mantienen cerca de 2.000 obreros en actividad, segun se dice. En la casa se habla español, frances, aleman, &c.

Edificios Privados.

Los edificios de propiedad particular son por lo general angostos, en razon del precio subido de los solares, siendo las dimensiones de uno de estos 25 pies de frente y 100 de fondo. Para compensar esta falta de espacio en la superficie, se eleva la estructura por lo general á cuatro y cinco, y no pocas veces hasta siete pisos. Los materiales son ladrillo, piedra y mármol: la mayor parte son de ladrillo sin revoque, y muchos de ellos sin pintar, pues siendo el ladrillo fino y la obra de albañilería esmerada, es excusado el gàsto de pintura. No tienen la solidez de los edificios de la Habana, Méjico y demas paises españoles. Las mas de las habitaciones, aun las de mas lujo, á consecuencia de lo estrecho de sus frentes, no tienen mas que una puerta y dos ventanas en el piso principal, y en los demas tres ventanas á la calle y otras tantas al patio, en el fondo.—Tienen un sótano bajo de tierra, para guardar el acopio de carbon y otros artículos para el consumo de invierno; sigue despues un piso cuya mitad está mas baja que la superficie de la calle, y la otra mas arriba que dicho nivel: aquí es en donde se hallan la cocina, el lavadero, la plancha y demas servicio: este piso tiene entrada tanto por la calle como por el patio, bajando por unos cuantos escalones de piedra á un pasadizo á cuyo nivel estan las ventanas, y luego bajando otros cuantos se llega á la puerta; tiene comunicacion por dentro con los pisos superiores por medio de una escalera. Supuesto que el piso que acaba de describirse está mas alto que el nivel de la calle, forzoso es subir unas gradas de piedra para llegar á la puerta principal ó de calle. Estas gradas estan resguardadas por una baranda ó pasamano de hierro, muchas veces adornado con gusto.—Abriéndose la puerta se entra, no á un zaguan, sinó á un pasadizo alfombrado, sea con tapiz ó con encerado, con su pequeña araña de gas para alumbrarlo de noche, percha para colgar los sombreros, capas ó capotes, y el correspondiente y útil mueble para depositar los paraguas en tiempo de lluvia. Este pasadizo conduce á la sala, al comedor, á la puerta que dá al patio, á la escalera principal que lleva á los pisos de arriba; y por fin á la que comunica con el piso de abajo—es decir que este pasadizo es precisamente la entrada á todas las habitaciones de la casa. Los demas pisos, sea la casa de cuatro, cinco ó seis, estan divididos en tres ó cuatro piezas, unas para costureros, otras para tocador, baños, &c., pero las mas para dormitorios. Este es un bosquejo general, al que hay muchas

excepciones entre las gentes de fortuna que tienen sus bibliotecas, invernáculos, &c., &c. Lo dicho es en cuanto al edificio, mas el mueblaje difiere segun el gusto y las circunstancias del que ocupa la casa;—pero, tanto en el domicilio del pudiente como en el de circunstancias medianas y hasta en el del pobre artesano, reina un aseo digno de imitacion.

Los bomberos.

La organizacion del Departamento de bomberos de Nueva York merece ser estudiada por los viajeros. Como en esta ciudad casi no pasa noche sin que ocurra un incendio, los cuerpos de bomberos estan en diaria actividad, y el público les tributa bastantes consideraciones. Forman un verdadero poder en el Estado, y cuando se combinan con determinado objeto, hacen sentir su peso. Este es un servicio enteramente gratuito y voluntario, sin otra compensacion que la excepcion de los servicios de jurado y guardia nacional. Cinco años de bombero redimen por vida de estas dos cargas.—Esto, unido al espíritu filantrópico y deseo de distinguirse así, de muchos individuos, y á la emulacion de unas compañías de bomberos con otras, mantiene este servicio en un brillante estado: la diligencia y aun entusiasmo de los bomberos al oir la campana de alarma, espone á los transeuntes á ser atropellados.

Hoy consta este Departamento de 3,700 hombres, á saber: 14 ingenieros, 1,922 miembros de 47 compañías de máquinas ó bombas, 1,262 de 57 compañías de mangueras ó tubos, y 502 de 15 compañías de ganchos y escalas. Las compañías de bomba de 1ª clase tienen 70 hombres, las de 2ª 60, y las de 3ª 50; las de mangueras 30, y las de escalas 50, cada una La Corporacion municipal da las bombas, y las compañías pagan su adorno, en lo cual hay mucha emulacion.—Una bomba nueva cuesta mas de $1,000, sin adornos; de segunda mano $800, y de un solo chorro (como se hacian ántes) $600.—De 1º de febrero de 1858 á 1º de febrero de 1859, hubo 261 incendios; se perdió por ellos la suma de $593,657 en edificios, y $514,999 en efectos: total $1,108.646, incluyendo el célebre Palacio de Cristal, cuyo incendio proporcionó á los neoyorkinos, que ya son muy filósofos en este punto, un espectáculo mejor que muchos de los que les habia proporcionado por dentro.

Escuelas industriales.

La denominada House of Industry and Home for the Friendless, fruto de una asociacion particular, ha contribuido bastante al socorro de los pobres. Publica un periódico llamado *The Advocate and Guardian.*—La Casa y escuela de industria, organizada en 1850, situada en el Nº 100 oeste calle 16, merece mencion.—Y otro tanto la Sociedad para socorro de viudas pobres con hijos pequeños, organizada por una Señora en 1797; la direccion de su actual Directora, Mrs. Perkins, es N: 78 oeste calle 14.—No olvidaremos la Casa de industria que estableció Mr. Pease en 1848 en el siniestro barrio de *Five Points*, la *Cité* de Nueva York, para rescatar de la depravacion á centenares de niños víctimas de esta Babilonia. Tiene ahora como doscientos pupilos, que ayudan á costearse con su trabajo. —Ya hemos mencionado los establecimientos de esta especie fundados por los católicos.

Escuelas públicas.

Hay en Nueva York 275, incluyendo 19 de muchachos de color, las nocturnas, las normales y las primarias. El Estado ha apropiado algunos fondos para ellas, pero la mayor parte, de mas de un millon de pesos que cuestan anualmente, lo suplen los impuestos de la ciudad En 1858 habia en ellas 150,000 niños de ambos sexos, incluyendo como 3,000 de color, y 10,000 del Asilo de Huérfanos, la Casa de Industria, la Academia libre y otros establecimientos.—El despacho de la Junta de Educacion está en las esquinas de Grand y Elm streets.—La *Ward School N' 44*, esquina de North Moore y Varick streets, es un bello y cómodo edificio.—En otro artículo hemos hablado ya de las escuelas católicas.

Alrededores de Nueva York.

El lugar principal en la vecindad de la ciudad, es Brooklyn, que ya se ha dicho está en Long Island en su extremidad oeste, frente à la parte meridional de Nueva York, y separada de esta por "East River," que en este lugar tiene ⅘ de milla de ancho.

La pureza del aire y la hermosa perspectiva de que allí se disfruta, así como su proximidad á la parte comercial de Nueva York, la hacen una residencia favorita para los que tienen sus negocios en la gran ciudad, y estas circunstancias le han dado un auge rapidísimo. De 1830 á 1840 el aumento de su poblacion fué de 20,837 almas, siendo así que á la fecha tiene mas de 230,000 habitantes. Su "City Hall," casa consistorial, es de mármol blanco y del órden jónico de arquitectura—tiene 162 pies de frente, 102 de fondo, y 75 de alto hasta la cornisa. Su frente dá sobre una plaza triangular, hermoseada con arboleda. Costó su construccion $200,000. Tiene tambien su casa de correos, elegantes hoteles, Museo, y hermosísimas casas particulares. El astillero y arsenal naval estan en Brooklyn, y bien merecen una visita. Salen los vapores cada 5 minutos; el pasage cuesta 2 centavos. Williamsburgh.—Que hasta ahora poco era una ciudad independiente, acaba de ser incorporada á Brooklyn, y como esta, ha aumentado prodigiosamente en poblacion de pocos años acá. Distancia de N. Y. 1½ milla; pasage 3 centavos. Astoria.—Esta creciente poblacion tambien está en Long Island, y dista 6 millas de Nueva York: es sumamente agradable y muy frecuentada en verano. Ocupa una posicion lindísima sobre Long Island Sound, cerca de Hell Gate. Tiene varias iglesias, una Academia y un extenso Jardin Botánico. Sale el vapor tres veces al dia del pié de Fulton street; pasage 12 centavos. Flushing.—Sito sobre la bahía del mismo nombre, que es un brazo de "Long Island Sound." Tiene un jardin Botánico, lo que, con otras ventajas que posee, lo hace un lugar atractivo en verano. Dista 10 millas de Nueva York. Sale un vapor tres veces al dia del pié de Fulton Street.; pasage 12 centavos. Jamaica.—Dista 7 millas de Brooklyn: tiene 5 iglesias, 2 Academias, 8 hoteles y varias fábricas de pianos y carruajes. La compañía del Ferrocarril de Long Island tiene aquí un gran depósito y un taller de máquinas. Hay comunicacion constante con Brooklyn, Flushing, Hempstead, Rockaway y otros

puntos por medio de los ferrocarriles y omnibus que andan por todas direcciones. La bahía de Jamaica, 5 millas al sur del pueblo, abunda de caza, ostras, etc. etc. ROCKAWAY BEACH.—La playa de Rockaway, sobre la costa del oceano Atlántico, es célebre por sus baños, y dista 22 millas de Nueva York. A mas del "Marine Pavilion" y "Rock Hall," dos buenos hoteles, hay establecimientos privados en los que, con ménos aparato y gasto, se puede disfrutar con comodidad del aire puro y de los baños de mar. CONEY ISLAND.—Es otro lugar muy concurrido para los baños de mar. En tiempo de verano sale un vapor para dicho destino, varias veces al dia, del muelle N° 1 North River. FORT HAMILTON.—Esta fortaleza, con los fuertes Lafayette y Tompkins, defiende la entrada del puerto que llaman "the Narrows." Dista 5 millas de N. York, y está en la extremidad occidental de Long Island. STATEN ISLAND.—Aquí es en donde se hallan la Cuarentena y el hospital Naval. Sale un vapor de la Batería para este destino cada media hora. JERSEY CITY.—Esta ciudad pertenece al Estado de Nueva Jersey; está situada en la márgen occidental del rio Hudson. Las calles son anchas y rectas. Tiene 7 iglesias, un Liceo, una Academia, un Banco, una fábrica de cristal, una de loza y otras diversas. Este es el punto de partida de los ferrocarriles de las líneas del sud, sudoeste y el interior del Estado de Nueva Jersey; y el Morris canal, de Bordentown, termina sobre el Hudson en la parte inferior de la ciudad. HOBOKEN.—Es un pueblo muy frecuentado en verano, como residencia y como paseo. Los "Campos Elíseos" no son indignos de su nombre. Tres distintas líneas de vapores atraviesan el rio constantemente, y es tan accesible este agradable lugar, que nadie deberia privarse del placer que le proporcionará una visita.

Como bastan los puntos que ya se han nombrado para ocupar el tiempo del viagero por algunos dias, solo se agregará que, concluidas estas visitas, no le faltarán otras muchas que le proporcionarán igual interes.

Cementerios.

En años anteriores se acostumbraba enterrar en los cementerios anexos á las iglesias en la ciudad, como no dejará de notar el viajero al pasar por ellas; mas hace años que las autoridades, aconsejadas por precauciones sanitarias, prohiben seme-

jante proceder, lo que hizo necesario el establecimiento de cementerios fuera de poblado. El de los católicos se llama "Calvary Cemetery" ó "del Calvario:" está en Newton, Long Island, á 2½ millas del muelle de la calle 10. El mas bello cementerio de los Estados Unidos es el

CEMENTERIO DE GREENWOOD.

Al establecerse este cementerio, 170 acres era la extension del terreno de que se componia, mas ha sido aumentado despues, y en el dia consta de 330 y dicen que es el mas grande del mundo. Se halla en las alturas de Gowanus, en Brooklyn, distante dos y media millas de South-ferry, en cuyo punto se hallan siempre coches de alquiler para conducir á los que gusten ir á visitarlo. En el Fulton-ferry hay una línea de omnibus que lleva á los pasageros á la entrada del cementerio por el ínfimo precio de seis centavos, y otra de ferrocarril urbano que cobra cinco por igual servicio. La parte elevada del terreno proporciona numerosas é interesantes vistas, abrazando la bahía y puerto de Nueva York con sus islas y fuertes; las ciudades de Nueva York y Brooklyn; las márgenes del Hudson y rio Este, Nueva Jersey, Staten Island, la Cuarentena, y en fin numerosos pueblitos en todas direcciones, así como el oceano Atlántico desde Sandy Hook hasta el Pabellon de Rockaway.

Las diversas avenidas, sin contar las sendas, se extienden unas quince millas. Se ha levantado un mapa en que las avenidas así como los puntos principales del cementerio se hallan trazados, para que sirva de guía al viagero; y para mayor comodidad está en una forma portátil. La compañía que fundó este cementerio fué incorporada en 1838, y despues de cuatro años de trabajos la empresa se vió en estado de abrir el cementerio para la recepcion de entierros en 1842. Desde entónces ha progresado sin interrupcion. Hay muchos sepulcros que llaman la atencion: mencionaremos el de la bella Miss Canda, que está cerca del de McDonald Clarke, el desgraciado poeta sin amigos; los de algunos marinos y bomberos, y los de varios capitalistas que viven todavía, como Wm. Niblo, Capitan Correga, S. C. Herring, G. Griswold, Wm. Chauncey, S. Townsend, la familia Pierpont y A. H. Mickle. El de Miss Canda costó $10,000. A la entrada del cementerio hay coches de alquiler que por un peso conducen de uno á cuatro pasageros mostrándoles y explicándoles lo mas notable.

En una hermosa tarde de verano, cuando tanto el alma como el cuerpo claman por alejarse de la ciudad, anhelando horizontes,

árboles, verdura, soledad, silencio, contemplacion,—el cementerio de Greenwood parece mandado hacer exprofeso para los peregrinos de Nueva York. El poeta, el hijo pródigo de la religion, el ausente del bien amado, ó el que como Lamartine diria "Mon cœur est plein, je veux pleurer,"—allí encuentra campo vasto i tranquilo para la estrofa, la oracion, el recuerdo ó la lágrima. Se maravillará de que tan cerca de Nueva York, corte imperial del *dollar*, exista tan romántico refugio, artificial todo él; y si hubiese leido la elegía de Gray ó la valiente traduccion de ella que improvisó el malogrado sudamericano Miralla, repetirá con este, aunque en un teatro ménos modesto que el original:

La esquila toca el moribundo dia,
La grey mugiendo hácia el redil se aleja,
A casa el labrador sus pasos guía
Y el mundo á mí y á las tinieblas deja.

La débil luz vá del pais faltando,
Y alto silencio en todo el aire veo,
Ménos dó gira el moscardon zumbando
Y allá dó al parque aduerme el cencerreo.

Bajo estos tilos y olmos sombreados
Do el suelo en varios cúmulos ondea,
Para siempre en sus nichos colocados
Duermen los rudos padres de la aldea.

. . . .

Boato del blason, mando envidiable,
Y cuanto existe de opulento y pulcro
Lo mismo tiene su hora inevitable:
La senda de la gloria va al sepulcro.

Coches de alquiler.

OMNIBUS Y FERRO-CARRILES URBANOS.

La siguiente tarifa expresa los precios que legalmente pueden cobrarse por un coche de alquiler.

1°. Por conducir á un pasagero á cualquier distancia que no exceda de una milla, 50 centavos; por dos pasageros la misma distancia, 75 ó sea 37½ cada uno; y por cada pasagero adicional 37½ cents.

2°. Si excede la distancia de 1 milla y no pasa de dos, 75 cts. por 1 pasagero; y por cada pasagero adicional 37½ cents.

3°. Por conducir un pasagero á "New Alms House" y la vuelta, un peso; y por cada pasagero adicional, ida y vuelta, 50 cents.

4°. Por conducir un pasagero á la calle 40, permanecer allí media hora y la vuelta, 1½ peso; y por cada pasagero adicional 50 cents.

5°. Por conducir un pasagero á la calle 61, permanecer ¾ de hora y la vuelta, 2 pesos; cada pasagero adicional 50 cents.

6°. Por conducir un pasagero á la calle 86, permanecer una hora y la vuelta, 2½ pesos, y por cada pasagero adicional 75 cents.

7°. Por la conduccion de uno ó mas pasageros á Harlem y la vuelta, con el privilegio de permanecer allí 3 horas, 5 pesos; ó al High Bridge, con el mismo privilegio, 5 pesos.

8°. Por conducir uno ó mas pasageros á King's Bridge, y la vuelta, con el privilegio del coche todo el dia, 5 pesos.

9°. Por el uso de un coche de alquiler ú otro carruage por dia, con uno ó mas pasageros, 5 pesos.

10°. Por el uso de un coche de alquiler por hora, con uno ó mas pasageros, con el privilegio de ir de un lugar á otro, y parar cuantas veces se exija, un peso por hora.

11°. En todos los casos en que al tiempo de alquilar un coche no se estipule que es por dia ó por hora, se considerará ser por milla.

12°. Por los niños entre 2 y 14 años, solo medio precio debe cargarse; y por los de ménos de 2 años, nada se carga.

13°. En todos los casos en que el coche sea detenido, ménos en los ya indicados, se cobrará á razon de 75 cents. por hora.

Omnibus.—El precio regular es de 6 centavos por cualquiera trecho que se ande en ellos; hay muchos en que cobran ménos, pero el precio se verà en el interior, y se paga á la entrada.

Los ferro-carriles urbanos, cobran 5 centavos, que se pagan cuando el conductor los pide.

LUGARES QUE MERECEN VISITARSE,

pero que seria aumentar demasiado este volúmen si se describiesen minuciosamente uno por uno.

Arsenal, calle 62.
Croton, calles 42 y 86.
Astoria.
City Hall (Casa de Villa).

Ciegos, Instituto de, 9ª avenida, entre las calles 33 y 34.
Dispensario, Esquina de White y Centre.
Fuerte Columbus.
Fuerte Lafayette.
Fuerte Hamilton.
Fuerte Tompkins.
High Bridge.
Hospital, Broadway, frente á la calle Pearl.
Huérfanos, calle 80, en Bloomingdale.
Locos, Blackwell's Island.
Penitenciaría. "
Prision, Tombs, esquina de White y Centre.
Sordomudos, Fanwood.
Ship yard, Dry Dock.
Sectional Dock, al pié de la calle Pike.
Sociedad Histórica, University Building.
Lavadero, calle Mott, No. 141.
Naval Dry Dock.
Novelty Works, Water street, No. 242.
Imprenta de Trow, 379 Broadway.
Almacen de Stewart.

TEATROS, &c.

Academy Hall, 663 Broadway.
Academy of Music, Esquina de la calle 14 é Irving Place.
American Museum, 118 Broadway.
Art Union, 497 Broadway.
Bowery Theatre, 50 Bowery.
Bryant's Minstrels, 472 Broadway.
Brooklyn Athenæum, Brooklyn.
Chinese Building, 539 Broadway.
City Assembly Rooms, 446 Broadway.
Dodworth's Academy, 806 Broadway.
Egyptian Museum, 659 Broadway.
Franklin Museum, 127 Grand Street.
G. Christy's Minstrels, 444 Broadway.
Gallery of Paintings, 548 Broadway.
Laura Keene's Theatre, 624 Broadway.
Melodeon, 541 Broadway.
Metropolitan, 667 Broadway.
National Theatre, 143 Chatham.
New York Stadt Theatre, frente al de Bowery.
New Bowery Theatre, Bowery, entre Hester y Elizabeth streets; en construccion.

Niblo's Garden, 576 Broadway.
Tammany Hall, Chatham Street.
Theatre Français.
Wallack's Theatre, 485 Broadway.
Wood's Minstrels, 561 Broadway.

Vias de comunicacion con los alrededores

A BROOKLYN.

Fulton Ferry,	de Fulton st., á Fulton st.,	cada	5	minutos,	2c.
South "	de la Batería á Atlantic st.,	"	8	"	2c.
Hamilton "	de la Batería á Hamilton av.,	"	8	"	2c.
Catharine "	de Catherine st. á Main st.,	"	10	"	2c.
Jackson "	de Gouverneur á Jackson st.,	"	15	"	3c.
Wall st., "	de Wall st. á Montague Place,	"	5	"	2c.
Roosevelt "	de Roosevelt á Bridge st.	"	10	"	2c.

A WILLIAMSBURGH.

Peck Slip Ferry,	de Peck Slip á South 7th st.	cada	15	min.,	3c.
Division av., "	de Grand st. á South 7th st.,	"	10	"	3c.
Grand st., "	de Grand st. á Grand st.,	"	10	"	3c.
Houston st., "	de Houston st. á Grand st.,	"	10	"	3c.

A HOBOKEN.

Barclay st. Ferry,	de Barclay st. á Hoboken	cada	10	min.,	3c.
Canal st. "	de Canal st. á "	"	10	"	3c.
Cristopher st. "	de Cristopher st. á "	"	10	"	3c.
West 19th st. "	de 19th st. á Elysian Fields	"	60	"	4c.

A JERSEY CITY.

Jersey City Ferry, de Cortlandt st. á Jersey City cada 5 m., 3c.

A STATEN ISLAND.

De la Batería á varios puntos de Staten Island cada hora, 6¼c.

BLACKWELL'S ISLAND.

De la calle Grand á Blackwell's Island á las 12 del dia, 12½c.

A ASTORIA.

Hell Gate Ferry, de la calle 86 á Astoria cada 15 min., 3c.

PUNTOS DE PARTIDA DE LOS VAPORES PARA VARIOS DESTINOS.

	Muelles.	
Albany	16	Rio Norte.
"	25	" "
" y Troy	13	" "
Amboy	1	" "
Astoria y Ravenswood	23	" Este.
Barrington	26	" Norte.
Bridgeport	23	" Este.
Caldwell's, West Point y Cold Spring,	25 y 31	" Norte.
Castleton	10	" "
Catskill	33	" "
Coxsackie	31	" "
Dobb's Ferry	31	" "
Elizabethport	2	" "
Fall River (R. I.) y Newport	3	" "
Fishkill	26	" "
Flushing	21	" Este.
Fort Hamilton	26	" Norte.
Fort Lee y Bull's Ferry	24	" "
Glen Cove	24	" Este.
Hartford	24	" "
Haverstraw	31	" Norte.
Hudson	32	" "
Keyport	26	" "
Kingston	25 y 26	" "
Kingston y Rondout	25 y 26	" "

	Muelles.	
Long Branch y Shrewsbury	24	Rio Norte.
Milton	26	" "
Newark	24	" "
New Brunswick	1	" "
Newburgh	27	" "
New Brighton	10	" "
New Hamburgh	26	" "
New Haven	23	" Este.
New London	17	" Norte.
New Platz	16	" "
New Rochelle	23	" Este.
Newport, Fall River y Boston	3	" Norte.
Norwalk (Conn,)	23	" Este.
Norwich (Conn.) y Boston	17	" Norte.
Oyster Bay y Glen Cove	21	" Este.
Philadelphia	14	" Norte.
Port Richmond	10	" "
Poughkeepsie	26	" "
Providence y Boston	2	" "
Quarantine	2	" Este.
Ravenswood y Astoria	33	" "
Rhinebeck	26	" "
Sailors' Snug Harbor	10	" Norte.
Saugerties	33	" "
Shrewsbury	25	" "
	24	" Este.
Sing Sing	31	" Norte.
South Amboy	1	" "
Staten Island	2	" Este.
Stonington	2	" Norte.
Tarrytown	31	" "
Tivoli	26	" "
Troy	13	" "
West Point	25 y 27	" "
Yonkers	25 y 31	" "

EXPRESOS PARA

Albany y oeste	61 Hudson, y 64 Broadway.
Astoria	117 John.
Baltimore	124 Broadway.
Bedford, Long Island	105 William.
Belleville, N. J.	66 Courtlandt.

Bergen, N. J.	66 Cortlandt.
Bloomfield	74 Maiden Lane.
Boston	59 Broadway.
Brooklyn	Peck Slip Ferry; 74 Maiden Lane; 168 Broadway; 117 John; 66 Cortlandt; 58 William.
Buffalo	64 Broadway; 82 Broadway.
California y Europa	82 Broadway.
Chatham Four Corners..	2 Tryon Row.
Ciudad	74 Maiden Lane; 168 Broadway.
Cuba..................	78 y 82 Broadway.
Easton	74 Broadway.
Europa	72 y 168 Broadway.
Filadelfia	59 Broadway.
Flushing, L. I..........	67 Maiden Lane.
Greenpoint............	29 John.
Greenport, L. I.........	72 Broadway.
Harlem...............	117 John.
Jamaica, L. I..........	74 Maiden Lane.
Jersey City	168 Broadway; 74 Maiden Lane.
Morrisania	117 John.
Morristown. N. J.......	169 Greenwich.
Newark, N. J..........	66, 67, 71 y 169 Cortlandt.
New Brunswick	67 Cortlandt.
New Haven...........	Peck Slip.
New Jersey	73 Cortlandt.
New Orleans	59 y 74 Broadway.
Orange	66 y 67 Cortlandt.
Paterson	168 Broadway.
Pittsfield..............	59 Broadway.
Plainfield, N. J	74 Broadway.
Savannah	74 Broadway.
Somerville.............	73 Cortlandt.
Staten Island..........	Muelle 1, East River.
Taunton	74 Broadway.
Troy	74 Broadway.
Williamsburgh, L. I.....	74 Maiden Lane.
Winsted	59 Broadway.
Yorkville	74 Maiden Lane.

CONSULES EXTRANGEROS.

Austria,	C. F. Loosey, 2 Hanover Sq.
Baden,	John W. Schmidt, 68 Broad.
Baviera,	Geo. H. Siemon, 85 Nassau.

Bélgica,	H. W. T. Mali, 210 Fulton.
Brasil,	L. H. F. D'Aguiar, 36 Platt.
Bremen,	E. A. Oelrichs, 68 Broad.
Brunswick,	Geo. J. Bechtel, 47 Liberty.
Buenosaires,	C. F. Zimmermann, 74 South.
Cerdeña,	J. Bertinatti, 43 New.
Confederacion Argentina,	S. Livingston, 24 Beaver.
Confederacion Granadina,	G. Domínguez, 103 Pearl.
Costa Rica,	Royal Phelps, 45 Exchange Place.
Chile,	H. F. Fallon, 142 Pearl.
Dinamarca,	H. Dollner, 181 Front.
Dos Sicilias,	Aquíles Ferrer, 9 Waverley Place.
Ecuador,	G. Domínguez, 103 Pearl.
España,	Francis Stoughton, 121 Leonard.
Estados Romanos,	L. B Binsse, 38 Vesey.
Francia,	Charles De Montholon, 17 William.
Frankfort,	Frederic Wissman, 4 College Place.
Gran Bretaña,	E. M. Archibald, 17 Broadway.
Haití,	Henry Delafield, 50 Exchange Place.
Hamburgo,	G. E. Kunkardt, 45 Exchange Place.
Hanover,	N. Stademair, 76 Beaver.
Hesse Electoral,	W. A. Fritze, 68 Broad.
Holanda,	R. C. Burlage, 45 Exchange Place.
Lubec,	G. E. Kunhardt, 45 Exchange Place.
Méjico,	J. Duran, 110 Pearl.
Montevideo,	G. F. Darby, 48 Beaver.
Nassau,	W. A. Kobbe, 39 Murray.
Noruega,	C. E. Habicht, 93 Beaver.
Oldenburgo,	John W. Schmidt, 68 Broad.
Paraguay,	R. Mullowney, 31 South.
Parma,	F. Stoughton, 121 Leonard.
Perú,	F. Neri Cazado, 104 Pearl.
Portugal,	T. Ribiero dos Santos, 36 Platt.
Prusia,	J. W. Schmidt, 68 Broad.
Russia,	J. De Nottbeck, 7 Broadway.
Sajonia,	John W. Schmidt, 68 Broad.
Sajonia Aldenburgo,	C. Hinrichs, 150 Broadway.
Sajonia Coburgo,	id. id.
Sajonia Weimar,	H. Gelpcke, 84 Broadway.
Suecia,	C. E. Habicht, 93 Beaver.
Suiza,	L. P. de Luze, 43 New.
S. Salvador,	R. Phelps, 45 Exchange Place.
Toscana,	J. B. Tagljaferri, 659 Broanway.
Venezuela,	D. Sutil, 54 Cedar.
Wurtemberg,	L. Bierwirth, 69 Pine.

DISTANCIAS

ENTRE LOS PRINCIPALES PUNTOS DE NUEVA YORK.

De *la Batería.*	*La Bolsa.*	*La Casa Consistorial.*	*A la calle*
¼ de milla			Rector.
½	¼		Fulton.
¾	½		Warren.
1	¾	¼	Leonard.
1¼	1	½	Canal.
1½	1¼	¾	Spring.
1¾	1½	1	Houston.
2	1¾	1¼	4ª.
2¼	2	1½	5ª.
2½	2¼	1¾	14.
2¾	2½	2	17.
3	2¾	2¼	24.
3¼	3	2½	29.
3½	3¼	2¾	34.
3¾	3½	3	38.
4	3¾	3¼	44.
4¼	4	3½	49.
4½	4¼	3¾	54.
4¾	4½	4	58.
5	4¾	4¼	63.
5¼	5	4½	68.
5½	5¼	4¾	73.
5¾	5½	5	78.
6	5¾	5¼	83.
6¼	6	5½	88.
6½	6¼	5¾	93.
6¾	6½	6	97.
7	6¾	6¼	102.
7¼	7	6½	107.
7½	7¼	6¾	112.
7¾	7½	7	117.
8	7¾	7¼	121.
8¼	8	7½	126.
8½	8¼	7¾	131.
8¾	8½	8	136.
9	8¾	8¼	140.
9¼	9	8½	145.
9½	9¼	8¾	150.
9¾	9½	9	155.

BANCOS DE NUEVA YORK.

Los bancos estan abiertos de las 10 á las 3 de la tarde de los dias hábiles.

Nombres.	*Capital.*	*Direccion.*
American Exchange.	5,000,000.	128 Broadway.
Artisans'.	600,000.	117 Nassau.
Atlantic.	400,000.	146 Broadway.
Bank of America.	3,000,000.	46 Wall.
Bank of Commerce.	10,000,000.	Nassau esq. de Cedar.
Bank of New York.	2,800,000.	48 Wall.
Bank of North America.	1,000,000.	44 Wall.
Bank of the Commonwealth.	750,000.	15 Nassau.
Bank of the Republic.	2,000,000.	Wall esq. de Broadway.
Bank of State of New York.	2,000,000.	33 William.
Bowery.		48 Wall.
Broadway.	1,000,000.	Broadway esq. de Park Pl.
Bull's Head.	173,300.	314 3a. av.
Butchers' and Drovers'.	800,000.	124 Bowery.
Chatham.	450,000.	192 Broadway.
Chemical.	300,000.	270 Broadway.
Citizens'	400,000.	58 Bowery.
City.	1,000,000.	52 Wall.
Continental.	2,000,000.	7 & 9 Nassau.
Corn Exchange.	1,000,000.	13 William.
Dry Dock.	420,000.	Avenida D. esq. de la 10a
East River.	206,525.	19 3a. Av.
Empire City.		48 Wall.
Fulton.	600,000.	Pearl esq. de Fulton.
Greenwich.	200,000.	402 Hudson.
Grocers'.	300,000.	59 Barclay.
Hanover.	1,000,000.	37 Nassau.
Irving.	500,000.	Greenwich esq. de Warren.
Importers' and Traders'.	1,500,000.	245 Broadway.
Island City.		21 Nassau.
Knickerbocker.		48 Wall.
Leather Manufacturers'.	600,000.	45 William.
Manhattan.	2,050,000.	40 Wall.
Marine.	500,000.	90 Wall.
Market.	1,000,000.	Pearl esq. de Beekman.
Mechanics'.	2,000,000.	33 Wall.
Mechanics' Banking Asso.	316,000.	38 Wall.
Mechanics' and Traders'.	400,000.	153 Bowery.
Mercantile.	1,000,000.	182 Broadway.
Merchants'.	2,700,000.	42 Wall.
Merchants' Exchange.	1,235,000.	185 Greenwich.
Metropolitan.	4,000,000.	108 Broadway.
Nassau.	1,000,000.	Nassau esq. de Beekman.
National.	1,500,000.	36 Wall.
New York County.	200,000.	8a av. esq. de W. 14.
New York Exchange.	130,000.	187 Greenwich.
North River.	316,000.	187 Greenwich.
Ocean.	1,000,000.	Greenwich esq. de Fulton.
Oriental.	300,000.	311 E. Broadway.
Pacific.	422,700.	470 Broadway.
Park.	2,000,000.	Beekman esq. de Theatre Alley.

Nombres.	*Capital.*	*Direccion.*
People's.	412,500.	395 Canal.
Phenix.	1,800,000.	45 Wall.
St. Nicholas.	750,000.	7 Wall.
Seventh Ward.	500,000.	234 Pearl.
Shoe and Leather.	1,500,000.	271 Broadway.
Suffolk.		48 Wall.
Tradesmen's.	800,000.	177 Chatham.
Union.	1,500,000.	34 Wall.

Lineas de Telegrafo desde Nueva York.

TARIFA DE PRECIOS PARA VARIOS PUNTOS.

"MAGNETIC TELEGRAPH," ENTRE NUEVA YORK Y NUEVA ORLEANS.

Oficina, 43 *Wall Street.*

De Nueva York	á	Newark, N. J.,	*20	cents.	†1	cents.
"	"	Trenton "	20	"	2	"
"	"	Philadelphia, Pa.	25	"	2	"
"	"	Easton, Pa.	40	"	3	"
"	"	Wilkesbarre, Pa.	70	"	6	"
"	"	Wilmington, Del.	35	"	3	"
"	"	Havre de Grace, Md.	35	"	3	"
"	"	Baltimore, Md.	50	"	4	"
"	"	Wheeling, Va.	100	"	8	"
"	"	Cincinnati, Ohio	115	"	8	"
"	"	Washington, D. C.	50	"	5	"
"	"	Alexandria, Va.	60	"	5	"
"	"	Fredericksburg, Va.	65	"	6	"
"	"	Richmond, Va.	75	"	6	"
"	"	Knoxville, Tenn.	150	"	10	"
"	"	Lynchburg, Va.	115	"	10	"
"	"	Petersburg, Va.	75	"	6	"
"	"	Norfolk, Va.	125	"	10	"
"	"	Weldon N. C.	115	"	8	"
"	"	Raleigh, N. C.	95	"	8	"
"	"	Goldsboro', N. C.	115	"	8	"
"	"	Wilmington, N. C.	115	"	8	"
"	"	Columbia, S. C	120	"	8	"
"	"	Kingsville, S. C.	120	"	8	"

De Nueva York	á	Charleston, S. C.	.	*140 cents.		† 9 cents.	
"	"	Camden, S. C.	.	145	"	10	"
"	"	Augusta, Ga.	.	155	"	10	"
"	"	Macon, Ga.	.	190	"	11	"
"	"	Savannah, Ga.	.	170	"	11	"
"	"	Columbus, Ga.	.	210	"	13	"
"	"	Atlanta, Ga.	.	240	"	15	"
"	"	Griffin, Ga.	.	240	"	15	"
"	"	Apalachicola, Fla.	.	385	"	23	"
"	"	Montgomery, Ala.	.	220	"	14	"
"	"	Mobile, Ala.	.	230	"	14	"
"	"	New Orleans, La.	.	240	"	14	"

* Precio de las primeras diez palabras ó ménos.
† Precio por cada palabra que pase de diez.
☞ Nada se carga por firma y direccion.

"UNION TELEGRAPH COMPANY."

Oficina, 23 *Wall Street.*

Trasmite avisos á

New Haven	25	3	Portland	60	4
Hartford	25	3	Bath	70	5
Springfield	25	3	Rockland	80	5
Worcester	30	3	Bangor	80	5
Norwich	25	3	Augusta	80	5
Machias	100	6	Calais	100	6
Fall River	30	3	St. John N. B.	120	7
Newport	40	3	Halifax	175	11
Providence	30	3	Pictou	175	11

y demas estaciones.

'AMERICAN TELEGRAPH COMPANY."

Oficina, 21 *Wall Street.*

Con ramificaciones en Astor House, Metropolitan y St. Nicholas Hotel, Everett House, y en el depósito del ferrocarril de Harlem.

Se trasmiten despachos á New Orleans, Mobile, Vicksburgh, Nashville, Memphis, Richmond, St. Louis, Cincinnati, Pittsburgh, Philadelphia, Baltimore, Washington, New Haven, Hartford, Springfield, Providence, Boston, Montreal, Quebec, Burlington, Rutland, Bangor, Calais, St. John, N. B., Halifax, N. S., St. John Newfoundland, Charlottetown, Prince Edward's Island, y demas estaciones intermedias y conexiones con otras líneas de la Union y Canadá

Tarifa de precios, la misma de otras líneas.

Esta Compañía tiene una rama en Sandy Hook, de donde comunica, con 3 horas de anticipacion, los arribos de todos los vapores procedentes de Europa, Cuba y California. Precio, un peso por aviso.

El periodismo norte-americano.

PERIÓDICOS DE NUEVA YORK.

Los periódicos son en algunos paises mero artículo de lujo, pero en los Estados Unidos, aun mas que en Inglaterra, forman el aliado indispensable del *pan nuestro de cada dia.* El norte-americano piensa ántes en el periódico que en el desayuno, y su primera idea al despertar es enviar ó ir por él. Si va á almorzar á un restaurante, su órden al sirviente es por este estilo: "Mutton chops, coffee, and *Herald.*" No hay escala social, estado, edad, artículo de comercio, oficio ó laya de ociosidad que no necesite aquí del periódico; cada diario refleja en miniatura todos los hilos de la móvil telaraña norte-americana. La dama (y la criada tambien) da una ojeada al diario á las seis de la noche, para ver á qué pieza dramática ó farsa ha de conducirla el *beau.* A esa hora, la cocinera regañada sabe ya, por el diario, á qué casas ha de ir á ofrecer sus habilidades culinarias, cargando con los obligados chismes de habitacion y de lengua. El carretero empuña desde la aurora, en una mano las riendas y en la otra el látigo y el infalible *Herald*, que le dirá endónde hay trasteo ese dia. El cristiano observante sabe el domingo qué ministro predicará en su iglesia, y sobre qué texto de qué Biblia. El ocioso, á falta de cosa peor qué hacer sin ayuda de diario, registrará en este, entre los avisos, las secciones de "Amusements" y "Astrology," el curioso "Matrimonial," y el sospechoso "Personal," por medio de los cuales se dan trazas de entablar correspondencia los ó las que andan en busca de dulce mitad, y áun algunos que ya la han encontrado. Si el ocioso es del género filibustero, el diario le dirá igualmente cuál es la perspectiva de la pandilla, y á qué cueva de Rolando irá á enrolarse, en calidad de "Inmigracion pacífica para Nicaragua." El tenedor de libros y el amanuense despedidos, allí descubrirán *necesidades de tenedores ó amanuenses* qué ir á suplir; y la madre dos veces infeliz por no tener un pan para su hijo, verá que por fortuna suya, hay tambien en el mundo matrimonios infelices por abundancia de pan y falta de

hijos, y que solicitan algun "healthy child," á veces "black-eyed," qué adoptar, aunque frecuentemente con la cruel condicion de que los padres no le verán mas. Los que pierden algo, allí anuncian qué han perdido, y los que se lo encuentran qué se han encontrado, bien que, para afliccion de los que quisieran que la humanidad fuese impecable, la segunda columna no vale ni el cinco por ciento de la primera: uno avisa $5,000 perdidos en billetes, y al buscar con ansiedad el hallazgo correspondiente, se encuentra con . . . . . un perrito faldero.—De las dos de la tarde en adelante, centenares de galopines desarrapados atropellan en Broadway á todo gentleman, metiéndole por las manos la segunda ó tercera edicion del *Express* ó del *Evening Post*, que traen, con los últimos telégramos, los últimos latidos del gigante norte-americano; y á la llegada de cada vapor de Europa, los gaznates de esos importantísimos diablillos hacen rechinar de oido en oido los nombres de Luis Napoleon, Nena Sahib, Lord Palmerston, ú otro hazañoso mortal, que no dejaria de filosofar sobre las glorias humanas al oir y ver á sus trompeteros. Crónica escandalosa, arrestos, fallos judiciales, desgracias, fortunas, alza y baja de marea, fondos y termómetro, candidatos, casados, nacidos, muertos, mercado; buques que parten, que arriban, ó que deben arribar; quiebras, apuestas, meetings, nombre del que llega á un hotel y del que parte para ultramar ó viene de allá, partidas de ajedrez, cambios de almacen, santos, díceres, descubrimientos, efemérides, profecías, intenciones, intrigas, versos, charadas, mapas, speeches &c. &c, qué falta, en fin, en un periódico norte-americano?—Este, como los de todas partes, abunda en mentiras hoy, y en rectificaciones, aclaraciones &c. mañana.

Pero tiene, en lo general, una especialidad: cierta admirable distribucion.—Se puede decir que la frenología de cada pueblo es su prensa periódica. ¿Un periódico inglés no es idéntico á un inglés, con su flema, su chiste que solo á él hace reir, su candidez, su severidad, sus escrúpulos de conciencia, sus repeticiones, y hasta su estatura?—Los atenienses modernos ¿no quedan estampados en sus folletines, revistas y *calembours*, con el entusiasmo ligero, la vanidad brillante, el don del elegante análisis y la vis cómica que los caracterizan?—Tómese un periódico de Madrid, de Buenosaires, de Barcelona, de Méjico, de cualquier ciudad española: todos respiran el mismo entusiasmo serio, la misma pasion, ya de ascéticos, ya de jacobinos, el mismo personalismo, la misma manía de generalizar, la misma pompa de sentimientos que nadie contradice y de miras que pierden de vista al mundo que habitamos, la misma imaginacion volcánica que hace de un raton un gigante y de un gigante un raton, la misma dureza para aprender algo nuevo que afecte nuestros

hábitos, la misma adjetivo-manía y manía de tomar lo fantástico por lo práctico, el dicho por el hecho, la realidad por la sombra &c. &c. flaquezas en que *todos* pecamos; peculiaridades, si se quiere, de un grande y desinteresado pueblo, original y niño todavía, y aislado hasta ahora, apesar de sus conquistas, tal vez por un designio generoso de la Providencia en favor suyo.—Los periódicos norte-americanos retratan al pueblo del *how-much*, de los razonadores prácticos, del sistema admirable para todo y de la actividad increible.

Los españoles nunca hemos sabido *dar una noticia*, requisito esencial en el arte del periodismo, y nos aprovecharia imitar de los grandes diarios americanos la seccion de "News," en la cual, sean cuales sean las opiniones y comentarios editoriales, el público encuentra cada dia *todas* las noticias de cada dia, sin un calificativo ni pecadillo alguno por carta de mas ó de ménos,—de manera que el lector sabe á qué atenerse y queda en plena libertad para interpretar, añadir ó quitar, como le convenga.—Sacar en limpio una noticia de partidos de un periódico español es cuestion de química superior, o de cálculo diferencial é integral; y de advertirse es que los norte-americanos no son ménos exagerados y violentos que nosotros, pero siguen la máxima de "un lugar para cada cosa y cada cosa en su lugar."

Se calcula que en los Estados Unidos se dan á luz 4,000 periódicos: de ellos, 500 diarios y 500 semisemanales. La circulacion media es como de 2,000 ejemplares cada diario; 2,500 cada semisemanal, y 1,500 cada semanal, formando una circulacion total de mas de 400 millones de hojas periódicas al año. En 1813 la circulacion era como de 20 millones anuales, habiendo en esa época 359 periódicos, 27 de ellos diarios.*

Aunque el Estado de Maryland es, de los de esclavitud, el que tiene una prensa periódica mas activa, su circulation equivale á un sexto de la de Massachusetts; y la de este solo Estado de Nueva Inglaterra equivale á la de todos los de esclavos; y la del de Nueva York al doble.

En la ciudad de Nueva York hay 171 periódicos de noticias, ó *newspapers*, 20 de ellos diarios; ademas de 87 puramente literarios ó de revistas, modas, asociaciones, especialidades de ciencias ó artes, cómicos, reproduccion de revistas británicas, &c., que pueden incluirse bajo la denominacion de *magazines*, semanales, quincenales &c. De los *newspapers*, 15 son en aleman; dos en español ("La Crónica," Ed. M. de la Peña, 65 Franklin—"El Occidente," Ed. A. de la Portilla);** dos en frances ("Courrier des

* Este cálculo, posterior al que insertamos á la página 27, ha sido hecho muy recientemente por el Editor del *Tribune*.

** El Señor D. J. R. Carreras ha anunciado últimamente la publicacion de un periódico hispano-americano.

États Unis," Ed. Ch. Lassalle, 73 Franklin,—y "L'Éco Français," 539 Pearl); y uno en italiano "L'Eco d'Italia," Ed. G. F. Secchi de Cassali, 298 Broadway.—Para el que quiera seguir desde aquí el curso de la política é industria de España, "La Crónica" es indispensable. El "Courrier des États Unis," elegantemente redactado, goza de alto crédito.

Damos á continuacion una lista de los principales periódicos de esta ciudad, fuera de los mencionados, con la cifra de circulacion media de cada número, y el precio:

Diarios politicos.	*Herald*,	independiente,	72,000	2 centavos.
	Times,	id.	50,000	2 "
	Sun,	id.	50,000	1 "
	Tribune,	republicano,	30,000	2 "
	Day Book,	demócrata del Sur,	15,000	2 "
	Staats Zeitung,	demócrata,	20,000	
Diarios de la tarde.	*Evening Post*,	republicano,	10,000	3 "
	Evening Express,	know nothing,	10,000	3 "
	Commercial Advertiser,		6,000	6 "
Comerciales.	*Journal of Commerce*,		10,000	6 "
	Courier and Enquirer,		10,000	6 "
Semanales.	*Weekly Tribune*,	republicano,	130,000	6 "
Sem. literarios.	*Ledger*,		300,000	4 "
	Frank Leslie's,		60,000	6
	Harper's,		40,000	25

La circulacion total de los diarios es estimada en 140,000 ejemplares, dos tercios de los cuales consume la ciudad. Casi todas las oficinas de los periódicos estan abiertas diariamente de 2 á 4 de la tarde, para los que quieran visitarlas, lo cual merecen especialmente las del *Herald*, *Times*, *Tribune* y *Sun*. El viagero admirará allí las poderosas prensas americanas. Las de última construccion son de diez cilindros, pueden hacer veinte y cuatro mil impresiones por hora y han costado $30,000 cada una.—El *Times* de Lóndres se propuso imitarlas, y despues de dos años de trabajo, la copia resultó un completo fiasco, y pidió á Nueva York un *original*.—Al *Herald* de esta ciudad le bastaba en 1835 una prensa de un solo cilindro que daba mil impresiones por hora; en 1842 empleó la de dos cilindros; en 1848 R. Hoe & Co. inventaron la de rotacion, de nueve mil pliegos por hora; y en 1852 la de seis cilindros, que pronto cedió su lugar á la de diez; y ya dos de estas le parecen al *Herald* insuficientes, apesar de que en ciertos dias les ayuda su antecesora!

No hay en la Union aldea sin periódico, y aunque por lo general no hacen mas que reproducirse unos á otros ridículos artículejos contando aventuras amorosas y extravagancias, inventadas *ad hoc*, dar noticias y avisos, y plagiar á los grandes diarios, el resultado sinembargo es que hasta el mas humilde campecino

sabe cómo andan las cosas del mundo y opina con igual desparpajo sobre Napoleon III, William Walker, Lord Palmerston ó el General Urquiza.—Aun los editoriales de los diarios mónstruos se resienten de la prisa con que aquí se vive y se hace todo. El norte-americano tipo se consagra tan temprano á *hacer plata*, que rara vez alcanza mas educacion que la que le da la prensa periódica: así, aunque este es el pueblo que mas lee, es en proporcion uno de los que ménos sabios cuentan.

Una de las célebres peculiaridades de los Estados Unidos es el "New York Herald," rival americano del "Times" británico, verdadero diablillo familiar de este pueblo, y daguerrotipo, por su proteismo, su ubicuidad, su personalismo, la lójica de su volubilidad, su despreocupacion y aun su estilo, de la soberana é indefinible entidad llamada *el Público* . Del "Herald" todos se quejan, y sinembargo, todo el mundo necesita saber qué dice el "Herald;" todos lo buscan, todos lo compran, nadie puede pasársela sin él. Al "Herald" todos le hacen la guerra, y esta guerra es el arsenal de sus armas, las alas de su vuelo: así es que él reproduce los mas negros insultos que se le dirigen. El "Herald" todo lo predice: cuanto ocurre en el mundo sucede expresamente para que el "Herald" lo *haya* anunciado. Generalmente no discute, sinó que falla; llama las personas y las cosas por sus verdaderos nombres, y de un dia á otro el partido, comunidad ó individuo que creia contar con su privanza, y ser su favorito, se encuentra empicotado en sus columnas.—Todos los periódicos políticos de los Estados Unidos se fulminan mútuamente el cargo de venalidad: el "Herald" se lo hace á todos, todos se lo devuelven al "Herald"—Ocúrrenos, sinembargo, que no puede ser venal el que, con 24 horas de intérvalo, hoi escarnece al que ayer ensalzó. Resultaria, ó que el "Herald" jamas cumple esos compromisos, ó que se divierte, á lo Mefistófeles, en castigar al que lo compra, siendo los plazos y términos de estas ventas tan cortos, que peor negocio no podria ocurrir á las contrapartes.—Mas bien nos parece evidente que este cargo, hoy de parte de los unos, mañana de parte de los otros, prueba la completa independencia del "Herald," y que su independencia es el alma de su vida, su grande especulacion, el secreto de su fortuna.—Otra cualidad característica del "Herald" es el talento de su Editor para sorprender al público, talento semejante al de los grandes romancistas que de la situacion mas insignificante y estéril sacan material para darle pesadilla al lector. Al "Herald" nunca le falta un tópico *exciting:* si su Editor no lo encuentra de puertas afuera, él mismo se toma de pretexto. Así es que frecuentemente registramos en sus columnas editoriales, artículos típicos como este: —"*Los cuatro grandes hombres de la época:* Lord Palmerston,

James Buchanan, Luis Napoleon y James Gordon Bennett. Si á álguien le ocurre el nombre de algun individuo mejor insultado que los mencionados, puede trasmitírnoslo, para incluirlo en el mismo calendario."—Mr. Bennett es el Editor fundador y gefe de la empresa del "Herald:" á él debe la prensa americana importantísimas reformas; se puede decir que personifica el *go-ahead* en este primero de los elementos civilizadores modernos: su habilidad para su negocio y su sagacidad política son reconocidas por todos. Cualesquiera que sean los pecados del "Herald," forzoso es convenir en que presta grandes servicios á la sociedad norte-americana: ha venido á convertirse en una institucion indispensable para este pueblo, un verdadero factotum de los negocios de todos y de cada uno, y un enemigo formidable de toda preocupacion. Su gran pecado es el filibusterismo, al cual dió alas desde la cuna. En este capítulo, el "Herald" ha falsificado muchas veces la opinion pública y contribuido al descrédito universal que se grangearon los Estados Unidos. Hoy su filibusterismo se reduce á secundar el anexionismo del Presidente Buchanan.

De una descripcion de la empresa del "Herald" que apareció en un *Magazine*, extractamos los siguientes datos. Este establecimiento colosal está dividido en varios departamentos, á saber: —El *editorial*, que consta del Editor principal con la asistencia de 27 individuos entre los cuales estan distribuidas las diferentes secciones del periódico. En estos se comprenden los infatigables *city reporters*. Ademas el periódico tiene corresponsales en todos los puntos importantes del globo. Anexa á este departamento hay una vasta librería, admirablemente clasificada, y provista de catálogos, globos, mapas &c.: buena parte de ella es una coleccion de panfletos muy mimada por el Editor. Allí se conservan entre vidrieras séries de los periódicos mas importantes.—Otro departamento es el de *composicion*, con cien personas, de ellas 50 cajistas regulares y 30 sustitutos ú ocasionales: falange dividida en cajistas de dia y cajistas de noche, siendo los mas los últimos, que empiezan el trabajo á las dos de la tarde. De siete á doce de la noche quedan listas cuatro páginas del periódico, y para comenzar á tirar el resto se aguardan los últimos despachos telegráficos hasta las cuatro de la mañana. Generalmente bastan diez horas para preparar con materia nueva un número del "Herald" en pliego triple El último mensage anual del Presidente Pierce, aunque llenó una plana del periódico, fué compuesto en cuarenta minutos. Calcúlase que en el "Herald" entran cada semana dos millones y medio de *emes* (unidad de composicion), cantidad de tipo igual á la que requieren, juntas, la Biblia y las obras de Byron. El tipo del "Herald" pesa 12,500 libras,

que hay que renovar á pocos meses de uso.—El tercero es el departamento de las *prensas*, que tiene 50 personas; y cuarto el de *distribucion*, formado por 20 empleados sedentarios y 66 *carriers* ó repartidores, 41 de ellos para la ciudad. Gracias á los ferrocarriles, suele suceder que suscritores residentes á 80 millas de Nueva York reciben su ejemplar á la misma hora que muchos de la ciudad.—Ultimo departamento, el mas accesible al público, es la *agencia*, ú *oficina* propiamente dicha, servida por 14 personas, 10 de las cuales atienden al ramo de avisos. Aquí se nota la curiosa y activa estafeta de la correspondencia ocasionada por los avisos.

El sistema económico del "Herald" es de al contado. No solo se pagan adelantado avisos y suscriciones, sinó que los agentes remiten una suma de dinero, que se les acredita debidamente, y por cuenta de ella se les envía al periódico miéntras cubra su valor el adelanto hecho: este es el notable *cash principle*, obra maestra de Mr. Bennett que lo introdujo, y con el cual ha hecho que á su periódico nadie deba un centavo. Lo que indemniza de gastos y hace la renta de la empresa son los avisos, que se renuevan en lo general diariamente. A veces un solo número contiene 36 columnas ó unos 1600 de estos.

El departamento de maquinaria del "Herald" merece ser visitado por todo viagero inteligente: cubre mil cien pies de superficie; la motora es una elegante máquina de alta presion, de fuerza de 30 caballos. El salon de las prensas, esos mónstruos que se tragan 1250 resmas de papel y una tonelada de tinta por semana, tiene 155 pies de longitud, 18 de ancho y 18 de alto. Contiene las tres prensas ya mencionadas, una de seis cilindros y dos de diez, que producen usualmente 45,000 impresiones, ó 22,500 pliegos dobles ó triples por hora: pero pueden extender su producto á 62,400 impresiones, las tres juntas. La primera prensa de vapor fué usada por el "Times" de Lóndres en 1814, y daba 1,200 pliegos por hora. En 1833 se emplearon por primera vez en los Estados Unidos, rindiendo dos mil pliegos por hora. Hoy el tirado del "N. Y. Herald" excede al del "Times" en miles de ejemplares. En ocasiones extraordinarias el "Herald" circula mas de 85,000 ejemplares; por lo general de 70 á 75,000. Extendido en línea contínua, el tirado de cada número alcanzaria á cincuenta millas de distancia; ó podria cubrir una área de 17 acres.

Del "Herald" se hacen varias ediciones. Una semanal ó "Weekly Herald," que sale los sábados, otra para Europa, y otra para el Pacífico. Esto no obsta para que, al llegar una gran noticia ú otra cosa importante, salga, sin pérdida de segundos,

una hoja de "Extra." El 2 de enero y el 5 de julio son los únicos dias en que no aparece.

El "Herald" da directamente ocupacion como á dos mil personas; y tal vez seis mil le deben el pan que comen.

Nos hemos contraido á describir la empresa del "Herald" como que es el periódico de mas colosales proporciones en el Nuevo Mundo; pero una visita que el viagero haga á las oficinas del "New York Times," "Sun," ó "Tribune" no le parecerá ménos interesante. El "Herald" y estos tres mas nombrados forman la fila de vanguardia del periodismo norte-americano El "Times" ocupa un bello edificio, el mejor, para su objeto, que hay en este pais. Sus editoriales tienen generalmente mucho *esprit* y su correspondencia de Europa siempre es leida con interes y provecho. Sinembargo, no callaremos su flaco: cierta preocupacion, especialmente de sus corresponsales del sur, contra todo lo que es hispano-americano, la cual suele rayar en ciega y rabiosa; y donde hay tales preocupaciones, no hay verdadera independencia.

Para concluir mencionaremos el "Ledger," semanal literario de Nueva York, que hoi cuenta con una circulacion prodigiosa: su Editor pagó al eminente Edward Everett, por cincuenta y dos artículos, la suma de $10,000, que Everett destinó á los fondos para la compra de Mount Vernon emprendida por las patriotas damas norte-americanas. Mencionaremos tambien el "Sun" de Baltimore, el "Ledger" de Filadelfia, los bien acreditados "Metropolitan Record" y "Freeman's Journal," periódicos de N. York consagrados á fomentar los intereses católicos; y el "National Intelligencer" de Washington, venerable Néstor de los diarios americanos, el mas pulcro en su estilo, y mesurado y concienzudo en sus apreciaciones, aunque en materia de noticias del dia solo sirve para refrescar la memoria. El "Intelligencer" es el mejor depósito de los anales políticos de los Estados Unidos, y aunque pertenece á la vieja escuela whig, hoy entidad puramente histórica, los hombres de estado de todos los partidos acuden á él con confianza para sus recuerdos y estudios, y una cita del "Intelligencer" es acatada por todos con aprecio.

No concluiremos este artículo sin dar otras noticias relacionadas con la prensa y el movimiento literario de esta metrópoli del Atlántico Hay aquí 171 imprentas; 282 almacenes de libros, 116 de ellos correspondientes á otras tantas casas publicadoras; una sociedad de beneficencia denominada *Bookbinders' Benevolent Association*, ó de los Encuadernadores; 6 ó mas clubs literarios; 14 bibliotecas, siendo las principales de ellas la de *Astor*, muy selecta, de que ya hemos hablado,—la *Historical Society*

Library, con 30,000 volúmenes,—la *N. York Society Library*, que tiene un siglo de antigüedad, y 50,000 volúmenes; allí vale $10 la suscricion anual, ó $6 siendo miembro de la sociedad, derecho que se obtiene por $25,—la *Mercantile Library Association*, con 50,000 volúmenes, de obras ligeras en gran parte; costando su suscricion, de uno á $5 anuales,—la presbiteriana llamada del *Union Theological Seminary*, con 20,000 volúmenes,—y la *Católica*, No. 809 Broadway, cuya suscricion anual vale un peso. Mencionaremos tambien que entre las 130 asociaciones no comerciales de N. York, 14 son literarias.

Como todos saben, el espíritu de asociacion es característico de este pueblo. Aquí se asocian para ayudarse y servirse mútuamente, las gentes de cada profesion, nacionalidad etc., excepto los españoles: se podria inferir que en tierra extraña son insociables para objetos útiles. Aunque la causa principal de esto es que casi toda la poblacion española de los Estados Unidos es meramente comercial ó transeunte, tal causa no justifica el que no tengan en N. York un club, un salon de lectura, un parage siquiera adonde ir á hojear los periódicos de 20 paises que hablan su lengua y mantienen creciente comercio con la América del Norte. Bajo este pié ¿cómo pretenden tomar cuenta del movimiento comercial, industrial, político y literario de su raza? Calculan muy mal, pésimamente, los comerciantes españoles de N. York, que por cierto no tienen ningun derecho para calificar de insociables, iliteratos y metalizados á los norte-americanos. Si hay en el universo un punto á propósito para centralizar y difundir el cambio de ideas entre los paises españoles, y áun para monopolizar su comercio literario, ese punto es Nueva York. Esto, mas que una especulacion segura para los avisados que en lo futuro se aprovechen de ello, es una necesidad de los 50 millones que hablan este magnífico idioma; pero . . . . toda la filosofía del pueblo español se encierra en una palabra: *mañana!* y toda su historia en otra: *ya es tarde!*

El Domingo en Nueva York.

Es muy comun la creencia, entre los extrangeros, de que el Domingo en Nueva York es un dia tedioso, insoportable para los naturales de los paises católicos, endonde está consagrado realmente á las diversiones. Sinembargo, esa opinion está muy distante de la verdad. Indudablemente, si se compara el movi-

miento asombroso, el ruido atronador que en los dias de trabajo llena todos los ámbitos de esta ciudad fabril y comercial, con la apacible tranquilidad del Domingo; si se tiene en cuenta que los teatros principales estan cerrados en este dia, así como lo estan tambien los establecimientos públicos comerciales y la mayor parte de los restaurantes y cafés, miéntras que en los paises católicos los primeros y los últimos son mas frecuentados el Domingo, preciso es convenir en que ese dia no ofrece en Nueva York los atractivos que en la América Española y en la generalidad de las naciones europeas; pero de esa falta de animacion, al ascetismo con que se quiere pintar el Domingo en Nueva York, hay una gran distancia. La Ciudad Imperial no encierra solamente puritanos: las naciones meridionales de Europa, cuyos habitantes son tan dados á las diversiones públicas, y algunas otras del Norte del Viejo Continente, endonde la disposicion á los goces físicos está ménos pronunciada en el carácter de sus habitantes, estan numerosamente representadas en esta moderna Babilonia, y desde luego se comprende que en un pais libre, así en cultos como en opiniones políticas y en excentricidades personales, siempre que estas no sean ofensivas al decoro público y á las leyes, los italianos, los franceses, los españoles y los alemanes no habrian de renunciar á sus costumbres, adquiridas desde la infancia. Y en realidad eso es lo que sucede.

Léjos pues el extrangero de imaginarse en medio de una comunidad de cartujos durante el Domingo, vamos, por el contrario, á hacerle presente, en un breve resúmen, que no escasean los medios de "matar el tiempo," como suele decirse.

En primer lugar citaremos las iglesias, y con preferencia las católicas, puesto que esta obra está destinada á gentes que profesan el Catolicismo; pero como quiera que hacer mencion de todas ellas seria tarea enojosa, y que, por otra parte, no todas ostentan en los oficios divinos la pompa de las principales, nos limitaremos á señalar aquellas endonde á los atractivos de una escojida capilla de musica, y á la solemnidad del ritual, se une la atendible circunstancia de que á ellas acude una concurrencia escojida, *l'élite* de la sociedad.

Las mas notables bajo esos conceptos son la de San Francisco Javier y la de San Estévan. En ambos templos, un hermoso órgano y un escojido coro de cantantes de ambos sexos, entre los cuales suele contarse alguna notabilidad, ejecutan los dias festivos las grandes composiciones religiosas de los maestros que mas han sobresalido en ese género, y rara es la vez que el inteligente deja de quedar satisfecho de la ejecucion del organista y de la precision de los cantantes, así en los solos como en las piezas concertantes. Los oficios suelen durar de 10 á 12½ del dia.

Si el extrangero no tiene ningun amigo que le ofrezca asiento en los *pews* ó bancos particulares, puede dirijirse al sacristan, quien por medio de una corta retribucion (regularmente de 10 centavos) le procurará un lugar, bastante cómodo casi siempre. A la mitad de la misa circulan por el templo varios individuos con bandejas, recojiendo los donativos que hacen los parroquianos: como eso no pasa de ser un acto voluntario, cada cual está en libertad ó de no dar nada, ó de dar la cantidad que su fortuna le permita, por pequeña que sea.

Tambien son notables las iglesias católicas de San Pedro, calle de Barclay, y la de San Patricio (que hoy es la Catedral); pero aunque en ellas, principalmente en la Catedral, las ceremonias se verifican con mucha solemnidad, la concurrencia que acude no es de lo mas selecto, debido sin duda á la situacion de ambos templos, en barrios ocupados por el comercio y las clases inferiores de la poblacion.

Ahora, suponiendo que el lector ha cumplido, con mas ó menos religiosidad, uno de los deberos del cristiano, lo acompañaremos á una veintena de teatros, salas de baile, de conciertos, &c., persuadidos de que en ese número no dejará de hallar siquiera un paraje de su agrado.

New Yorker Stadt Theatre.—Este teatro aleman está situado en el Bowery, Nos. 37 y 39, y ademas de su buen arreglo tiene un salon de refrescos. Las funciones, que regularmente se componen de música y canto, empiezan los domingos á las doce del dia. Los precios de entrada varían, segun la localidad, de 25 á 12 centavos. En este teatro suelen oirse buenos cantantes é instrumentistas.

Teatro Aleman.—Situado en la calle de Chatham, No. 82. Es un salon de unos cincuenta pies de longitud, en cuyo fondo se levanta un reducido foro, hallándose el resto lleno de mesas, en donde la concurrencia saborea el rico *lager beer* (cerveza alemana), el buen queso y los apetitosos pasteles, miéntras la compañía, compuesta de cuatro ó cinco partes, canta, baila, y representa escenas mímicas, cómicas, ó trágicas. La entrada es libre, segun lo indica un transparente colocado sobre la puerta. El liberal principio de esta escuela económica es que los tragos de *lager* indemnizan, siendo este el principal, y el teatro el accesorio.

Conciertos gratis y Lager barato.—Casi de la misma capacidad del anterior se halla otro salon en la calle de North William, cerca de la de Chatham, solo que en este, en vez de comedias &c. se dan conciertos, ejecutados por una banda de tocadores. La entrada es libre, y por cada vaso de *lager* solo se cobran 4 centavos. El salon está lleno de mesas, y en él, como en el anterior, se permite fumar.

Junto al establecimiento anterior se halla otro que tiene por insignia un caiman empajado, colgado de una de las paredes del interior. En este local se disfruta de buena música, estando la orquesta situada en alto, y ademas hay un salon de billar. El servicio es desempeñado por niñas, lo cual da indudablemente un poderosísimo atractivo al salon. Entrada libre.

Teatro Mímico.—Está situado en la calle de North William, Nº 17. En el fondo del salon, cubierto de mesas como los anteriores, hay un reducido escenario mímico, endonde se dan funciones de tarde y noche. Entrada libre.

Teatro de Eustachi.—Es uno de los mas espaciosos de la ciudad, pudiendo contener hasta dos mil personas. El interior está lleno de mesas, endonde se sirven los refrescos, y hay ademas una sala de billar y un juego de bolos. Las funciones constan de piezas dramáticas, canto y baile. La entrada cuesta 6 centavos, y cada individuo tiene derecho á un vaso de cerveza. Este local se vé siempre muy concurrido.

Jardin Armonico.—Establecimiento de bastante capacidad, situado en la calle de Essex, Nos 141, 143 y 145. Tiene varias calles ó galerías, y en el cuerpo del edificio hay gran número de mesas para refrescar. Regularmente las funciones se reducen á conciertos. La entrada cuesta 6 centavos, y hay derecho á beber un vaso de cerveza.

Salon de bailes y conciertos.—En la calle de Hester, Metropolitan Rooms, Nos 156 y 160, hay un salon bastante cómodo, endonde se dan bailes y conciertos, empezando estos á las 6, y aquellos á las 12 de la noche, á cuya hora se sirve la cena. Entrada, 50 centavos.

Jardin Holandes (*Deutcher Volks Garten*).—Este establecimiento, situado en el Bowery, Nº 45, es uno de los mas favorecidos del público, y uno de los que mas variedad de entretenimientos ofrecen, pues ademas de una buena orquesta se halla un panorama, mesas de billar, tiro de pistola, juego de bolos, de dados, &c. Las funciones teatrales van acompañadas de canto y baile. La entrada cuesta 12 centavos, excepto para las señoras, que no pagan nada. La concurrencia á este local suele llegar á tres mil almas.

El Odeon.—Este pequeño local de recreo está situado en el Bowery, Nº 175. Los atractivos musicales se reducen á un piano, un violin y un bajo, y hay ademas juego de dados, &c. Entrada libre.

Parque de Conrad.—Ocupa un grande espacio, entre las calles 90 y 94, y la 1ª avenida y el rio del Este. Se dan conciertos y bailes, hay ademas juego de billar, columpios, &c.

Pabellon del Parque Central.—Está situado en la calle

59, esquina á la 3ª avenida, y se dan en él conciertos y bailes. La entrada cuesta 10 centavos, y se tiene derecho á un vaso de lager. Es uno de los locales mas concurridos.

JARDIN DE ALEMANIA.—En el rio del Este, entre las calles 46 y 47. Hay música y baile, y ademas de los refrescos se sirven varios platos.

LOCAL DE SCHAEFER.—Está situado en la calle 46, entre Broadway y la 8ª avenida. En él se reunen dos sociedades cantantes y ejecutan diversas piezas.

CERVECERIA DE CONSTANZA.—Se halla en la calle 4ª Nºs 565 y 567, y ademas de una orquesta suele haber canto y baile.

Fuera de los lugares citados, hay una multitud de locales insignificantes, endonde se goza de una música mas ó ménos aceptable, miéntras se bebe el *lager beer* de ordenanza, ó se descansa de un largo paseo: pero no llevaremos á ellos al lector, porque creemos haberle designado un número suficiente de establecimientos de diversion, en los cuales, de paso sea dicho, pocas veces se vé el órden alterado por la concurrencia.

En cambio podemos recomendarle otros pasatiempos agradables, por ejemplo, un paseo á los cercanos puntos de Staten Island, Harlem, Brooklyn, Hoboken, Fort Lee, Jersey City, Coney Island, Ravenswood, Astoria, Greenwood, Haverstraw, Yonkers, Dobbs Ferry, &c., á los que puede trasladarse fácilmente por carros ó por medio de los vaporcitos que á cada momento salen de los muelles situados al pié de las calles de Barclay, Cortland, Whitehall (llamado South Ferry), Wall, &c. No ménos de sesenta mil personas hacen excursion dominical á estos suburbios ó puntos vecinos, especialmente durante el verano; y cada cual halla alegre entretenimiento. Recomendamos principalmente al viagero una visita á los "Campos Elíseos" de Hoboken, endonde, á la sombra de un hermoso bosque, á orillas del póetico Hudson, cuyas aguas cruza constantemente un centenar de embarcaciones, y teniendo al frente el panorama inmenso de la ciudad, puede dar expansion al ánimo en presencia de la naturaleza y del arte, de Dios y el hombre, revelados cada cual en sus obras, ya imponentes, ya ingeniosas. En medio del bosque citado, hay una casa endonde se hallan helados, refrescos y comidas, y cerca de ella un juego de pelota. Una de las curiosidades de ese paseo es la *Cueva de la Sibila*, endonde se bebe una agua exquisita y casi helada naturalmente.—Del Central Park ya hemos hablado.

Cerraremos este artículo recomendando al lector, si es amigo de pasatiempos reposados y *fashionables*, un paseo por la 5ª avenida de 4 á 7 de la tarde los domingos. Allí encontrará mucho y muy selecto del *beau-monde* neoyorquino, ostentando las damas

sus innegables gracias, y ambos sexos el lujo proverbial de esta metrópoli del Nuevo Mundo.

Por la noche, si el viagero está ya relacionado con familias de aficiones artísticas ó visitadas por artistas, bien puede encaminarse allá, seguro de que las señoritas no harán mal gesto ni melindres de santurrona si mueve la proposicion de que se toque y se cante; ni la policía entrará á poner su veto de silencio. No solo en las casas católicas de Nueva York termina á la española el dia domingo: muchas protestantes entran por ello.—Nueva York no es Boston.

Las Bellas Artes en los Estados Unidos.

Ya habiamos comenzado un artículo sobre esta simpática materia cuando nos hizo caer la pluma de la mano un editorial del "New York Times," que hace honor al candor y juicio de sus Editores, y al concepto que hemos emitido ántes sobre sus editoriales. El ser bueno y de la parte interesada le da doble derecho á que le cedamos el campo. Lo hemos compendiado como sigue.

En un pais libre, la política tiene siempre que ser la grande, la absorbente carrera de sus primeras inteligencias; así como los esfuerzos en pos del oro forzosamente son la gran tarea de la mayoría del pueblo; y las artes que no ayudan en estas dos carreras á sus adeptos, tienen infaliblemente que hacerse á un lado, como parejas importunas. Jamas habia habido ejemplo de un pueblo próspero y poderoso que hubiese dispensado tan poca atencion como los Estados Unidos á los ramos mas elevados del arte. Zelosos como los que mas en punto á reputacion nacional, á veces aun demasiado prontos para repeler todo lo que deje sorprender reflejo alguno de intervencion extrangera en sus negocios, entréganse sinembargo como mansos corderos á los fallos de los dictadores en materias artísticas. Cuentan con algunos artistas propios suyos, es cierto, y justamente se enorgullecen de ellos; pero si quereis conocerlos id á Roma, á Florencia, á Dusseldorf, ó á Paris, adonde han tenido que marcharse, no solo con el objeto de perfeccionarse en su arte, sinó tambien para conquistar un *visto bueno* extrangero que permita á sus trabajos pasar en su propio pais por moneda corriente. Apesar de

la generosa disposicion manifestada por muchos anglo-americanos para estimular el desarrollo de las bellas artes, estas todavía son aquí plantas completamente exóticas. Aquí no hay, para cultivar esas risueñas flores de la civilizacion, ni sombra de la aficion que existe en los paises despóticos de Europa, y áun en Inglaterra. Ademas de no ser este el órgano mas prominente de los cerebros anglosajones, en Francia, Alemania, Italia y España sucede que, no teniendo demasiadas oportunidades la activa inteligencia del pueblo para ejercitarse en la política, forzosamente busca en las artes la expansion de qué necesita; y los hombres que aquí serian senadores y cabecillas políticos, allá los tenemos de pintores, escultores, arquitectos ó músicos; y, como es natural, el gobierno recompensa sus trabajos y el pueblo los honra; y se les presta cierto grado de atencion que aquí es desconocido. Allá una exhibicion de cuadros es un objeto de interes nacional tan popular y vivo, como en los Estados Unidos la constitucion de un nuevo Estado, ó un cambio radical en las instituciones. Basta comparar el espacio que un diario europeo consagra á una novedad artística, con el de un diario americano en iguales circunstancias, para palpar las diferentes condiciones de uno y otro pueblo á este respecto. Los norte-americanos estan demasiado ocupados en sus grandes planes de mejora del pais; réstanles aun demasiados Estados por organizar, caminos por construir, bosques por arrasar y malas leyes por componer,—para que hagan alto en su carrera de progreso material y se distraigan, muellemente repantigados, coqueteando con las bellas artes, que de otras almas son pan, pero de las suyas una salsilla supérflua. Conságranse séria y perseverantemente á todas las artes que son necesarias para subyugar los desiertos, protejer la nacion contra peligros exteriores, y asegurar las comodidades sólidas de la vida; pero pasarán muchos años ántes de que finquen su orgullo y su confianza en músicos y ornamentistas de entre ellos mismos. Pueden suplir á Inglaterra con sus prensas, y á Rusia con sus ingenieros; pueden presentar á la última sus sacrificados buques arrancándoselos del fondo de las bahías en donde los sepultó, y construirle las nuevas fragatas con que otra vez estará en mejor aptitud para afrontar en sus costas á la *Pirata de los mares;* pero en tratándose de decorar el capitolio de Washington pedirán á Italia y Francia que les envíen algo de lo que por allá les sobra, y que aquí será mejor recompensado.

Hasta aquí las observaciones del *Times*, que asientan categóricamente varias proposiciones que, prévia la vénia de incompetencia, intentábamos *someter* por nuestra parte al lector. Si peca lo que dejamos extractado, es por cortedad en elogio de las

bellas artes norte-americanas. Despues de todo, el pueblo que cuenta entre sus hijos á un escultor como POWERS ó CRAWFORD, á un pintor como CHURCH, cuya paleta es el íris de las cataratas, y á un músico como FRY ó GOTTSCHALK, el brillante poeta del piano,*—este pueblo ya merece derechos de ciudadanía en la república de las bellas artes. ¿No los merecerá Nueva York, que se ha despoblado ansiosa para ir á ofrendar sus millones á los pies de varias celebridades artísticas del viejo mundo; que le ha arrebatado á este, trasportándola sobre un caballo de oro, la seductora *Florinda* de WINTERHALLTER; que ha realizado en su *Salon de Taylor* una de las fascinantes galerías ideales de MONTECRISTO; Nueva York, en fin, que, si los soñadores alemanes al cruzar el Atlántico no ahogan en él su filarmonía como un artículo gravoso é inútil del equipaje del emigrado,—es, indispensablemente, uno de los parajes mas filarmónicos del mundo, pues no hay en Alemania muchas ciudades que abriguen mas alemanes que esta.

Sinembargo, parécenos que no es Nueva York la ciudad de los Estados Unidos destinada á pretender la corona de Aténas artística del Nuevo Mundo. Los hijos de la *polie* Filadelfia, orgullosa de su admirable *Girard College*, dirán que *esa* es Filadelfia; los de la estirada Boston mantendrán que es Boston; y los de la meridional Nueva Orleans preguntarán si la fiebre les podrá enagenar ese título, transformando en sábanas mortuorias los lienzos que vivifique el pincel, y en amarillos espectros los bustos en donde el mármol tiemble y sonría transparente. Nosotros, respetando los derechos de cada una, nos atreveríamos á predecir que, si la Union no fracasa, ni experimenta alguna catástrofe que altere su actual órden de cosas y titánica perspectiva, Washington dejará en la sombra ántes de cincuenta años á las demas presuntas soberanas.—Washington no es, en proporcion, ni será nunca una ciudad comercial; allí no hay, ni habrá en muchos lustros, mas comercio que el de los *lobby politicians;* y el Gobierno Federal continuará, como hasta ahora, invirtiendo con mano pródiga sus sobrantes millones en construirse una metrópoli digna de la Gran República y del inmenso, ambicioso plan que con sus propias manos le trazó su primer Presidente: y esos millones crearán allí una escuela práctica de colosales proporciones, y centralizarán el gusto, la emulacion, todos los elementos que llaman, ó educan y estimulan al genio, y recompensan su trabajo.

* A propósito de pianistas vaya una anécdota. Cuando THALBERG hacia su excursion por los Estados Unidos, un periódico del Oeste dió cuenta de él á sus lectores con estas palabras:—"Un caballero cuyo nombre es Mr. Thalberg ha dado aqui un concierto; toca el piano bastante bien."—*Para qué sirve la fama?* preguntaba con este motivo la *Presse* de Paris.

Ya enumera el Distrito federal varios monumentos dignos de admiracion. ¡Qué bello nos ha parecido, en una de esas noches de luna que dan al mármol toda su casta poesía, ese gran templo industrial denominado *Patent Office*, que el ingenio práctico de los norte-americanos enriquece cada año con miles de modelos de nuevas invenciones!* Con qué gusto hemos recordado las elocuentes páginas de LAMARTINE sobre las derruidas moles de Balbeck, cuando contemplábamos suspendidas en los aires como juguetes de niños, aquellas enormes pilastras de granito, de una sola pieza, que hoy detienen al pasagero ante el ángulo sudeste de la *Tesorería!* No nos era ménos agradable recorrer con la vista los normandos contornos del *Instituto Smithsoniano*, cuando madrugábamos en el estío á ir á henchir los pulmones de aire fresco y perfumado, vagando al rededor de ese monumento de la excéntrica filantropía británica.

Lo que ménos asombro, ó un asombro de otra especie, nos causa en Washington, es su *Capitolio;* no porque no nos parezca bello y grande, sinó porque podia y debia ser diez veces mejor, especialmente si se atiende á su objeto y á los años y dinero que lleva consumidos. Su grandeza es anárquica; su opulencia sin severidad, y aun afeminada, parece allí de mal gusto; sus puertas, miserables; sus graderías de piedra (y la principal hizo muy bien en quedarse escondida detras de la puerta) no resisten comparacion con las de cualquier antigua mansion de la nobleza castellana; los admirables detalles ornamentales de sus tenebrosas galerías y otras partes, solo sirven para hacer resaltar lo pobre y

* Tanto por su construccion como por su objeto, el *Patent Office* es el monumento que hace mas honor á los Estados Unidos. Desde la ley de Patentes de 1793, como 25,000 patentes se han expedido á favor del talento norte-americano, y el objeto de este edificio es depositar los modelos, cuyo exámen es la mas interesante y útil distraccion que este pais proporciona al viajero inteligente. Asegúrase que el pórtico es copia del del Partenon de Aténas, con las mismas dimensiones.—No mencionamos de preferencia el *Colegio de Girard*, de Filadelfia, por ser este el legado de un extrangero, y á cuya generosidad se ha hecho una tacha: la de haber olvidado á las huérfanas al fundar para los huérfanos tan opulenta institucion. Este edificio, que costó $1,933,821 78, pasa, en arquitectura griega, por uno de los mas felices esfuerzos de los tiempos modernos. Es de purísimo mármol blanco, y cada una de las ocho preciosas columnas corintias estriadas de su frente (sinó todas las 36 que sostienen el techo) fué hecha en Italia y trasportada al enorme costo de $415,000. Por sus 97 gradas interiores, ligerísimas á la vista y de alternados mármoles de todos colores, se podria subir fácilmente á caballo. El techo es macizo, y tambien de mármol.—La *Aduana* de Nueva Orleans es un edificio colosal, inferior solamente al *Capitolio* de Washington en dimensiones, pues cubre una área de 87, 233 pies cuadrados; pero ignoramos cuáles sean sus pretensiones arquitectónicas. El Capitolio cubre mas de tres y medio acres, y tiene de longitud 750 pies, es decir, 50 mas que la mayor proyeccion de San Pedro de Roma, y 200 mas que la de San Pablo de Lóndres. Ya va costando mas de siete millones de pesos.

chavacano de muchos fragmentos vecinos; la fachada occidental de su principal cuerpo diria mejor en una risueña villa italiana que en el alcázar de las leyes; la fachada de mármol de una de sus alas ya comienza á contar al viagero, cuarteándose lentamente, la historia de su improvisacion; las dos grandes salas de sesiones del Congreso, prolijísimamente elaboradas, acaso ni para patios de baños de cautivas odaliscas serian á propósito. En fin, su mejor título de orgullo, el salon de la rotunda, qué exhibe? osaremos decir que nos ha hecho reir profanamente, apesar de que la noble figura de WASHINGTON fué lo primero que ofreció á nuestros ojos, y de que COLON y SOTO proclaman allí, á uno y otro costado del Padre de la Patria, la grandeza del nombre español y la gratitud y reverencia que la humanidad le debe?—En nuestra completa incapacidad para apreciar debidamente los esfuerzos del pincel, nos distrajimos imaginando que veíamos á WASHINGTON cabalgando en un corcel de trapo, épica exageracion de aquellos que, cuando niños, manejábamos con tanta impavidez; y que todos los patriarcas que firmaron la Declaracion de la Independencia eran hermanos mellizos, tan idénticas nos parecian, sinó sus facciones, sí sus carnes; y que los Peregrinos y sus familias, al ponerse de planton frente al artista, fueron atacados de alguna epidemia de tantas que hay de colores, que los transformó en gentes de plomo; enfermedad que se comenzó asímismo á declarar en la pobre POCAHONTAS, que en el cuadro de enfrente se doblega afligida. FERNANDO DE SOTO diríase que es el médico á quien los dolientes acuden en semejante calamidad, pues avánzase hácia ellos presuroso trayendo en torno suyo por equipage el botiquin mas formidable de *todos los colores y algunos mas.*—Allí hay un indio de proporciones que rivalizan las de la penachuda palmera, acullá una vírgen dolorida, que otros suelen admirar, pero que nosotros compadecimos por la reuma que evidentemente trastorna el equilibro de sus megillas.—Dícese que los cuadros de la rotunda valen bien los diez mil duros que cada uno de ellos ha costado; y, en efecto, hay entre ellos alguna perspectiva notable, y varias figuras cuya vista nos ha embelesado; y el laborioso Trumbull dejó en los suyos numerosas miniaturas al olio que gozan fama de identidad perfecta; y los artistas y patriotas les reconocerán muchos otros méritos que á nosotros se nos ocultan tras de esos cuerpos empalados, esos colores sin transparencia &c.—Saliendo de la rotunda por el oriente, nos encontramos, á la derecha, con la estátua colosal de algun insigne jugador de bolos, en actitud, un sí es no es volatinesca, de lanzar la bola esforzadamente, una mano atras, un pié en avance, la bola en alto; preguntamos quién era el glorificado sugeto, y nos respondieron que lo era COLON, pre-

sentando al viejo mundo otro mundo que alza en la diestra: "Ah! no pudimos ménos de replicar, Uds., traviesos revolucionarios, han simbolizado aquí al robusto *Young America*, que para sus recreos gimnásticos ha elegido por bolos á los monarcas de Europa. *All right.*"—En justicia, añadiremos que el artista no fué norte-americano.

Cuando el lector vaya á dar una vuelta por Washington, artículo que encarecemos para su programa de viagero, sobretodo, en invierno, trate de visitar la galería del Gral. Cass. El actual venerable secretario de Estado es un *amateur* distinguido. Su residencia por algun tiempo en Europa le inspiró el deseo de formarse una galería de preciosidades artísticas é históricas; la larga mision diplomática de un hijo suyo en Roma le proporcionó para el efecto facilidades envidiables, y los tres ó cuatro millones que forman su honrada fortuna cumplieron con su deber. Hoy el viejo General divide sus mimos entre los nietos y las *gems of art* de su galería, y cada nueva adquisicion es para él un triunfo diplomático tan importante como el que le ganó su famosa nota á M. Guizot. En sus salones hemos admirado antiguos bustos de Escipion el Africano, Augusto (extraordinariamente semejante al General Bonaparte), Tito, Séptimo Severo y otros Césares; tres soberbios medallones, de Neron, S. Pedro y S. Pablo; un Cristo de GUIDO, una Sta. Cecilia y otros cuadros clásicos; bellas reliquias de Pompeya, mosaicos, vasos &c. &c.—Para que nada le falte, el General señala complacidísimo uno de los servicios de té que acompañaron á Napoleon 1º en sus campañas, y un sillon de Cardenal, que él aprecia mucho, aunque, añade con pena "this is not of much consequence in this country."

En cuanto á Nueva York, aunque no es una Roma, una Madrid, una Florencia, sus ricos habitantes hacen apreciables esfuerzos para estimular las bellas artes y gratificar de cuando en cuando las miradas y los oidos del hombre de gusto. Si bien es cierto que su poblacion anglosajona todavía hace gesto esquivo á la música italiana (siendo los extrangeros los que aquí la sostienen), y entretanto concurre ávida todas las noches á celebrar embebecida ridículas farsas de negros, sazonadas por el *Banjó* y el *Yankee doodle*, lo cual induce á sospechar que hay algo de pueril en el carácter nacional, sobre todo en la banda masculina; si es cierto igualmente que muchos de sus actores dramáticos son completos patanes; y que las bandas de música militar que recorren sus avenidas son, en lo general y exceptuando la de Dodworth, á propósito para enfriar el ardor bélico aun de los mismos zuavos; y que este es el mejor mercado para lienzos *originales, garantizados* de RAFAEL ó PABLO VERONÉS á $20 docena; á la vez que sus templos católicos son muy pobres en cuadros, en compara-

cion con las catedrales de Hispano-América; y que, con el mármol, granito y hierro que la Providencia ha deparado profusamente á los norte-americanos, suelen remedar á aquella bienaventurada cocinera que con azúcar, leche y huevos manufacturaba manjares que no se podian ni oler, &c. &c., si bien todo esto, y mucho mas, es cierto, en compensacion recordamos con placer que en la *Academia de música* de Nueva York hemos pasado muchas horas deliciosas, y que en sus galerías de *Goupil & Co.* (Nº 772 Broadway), y de *Williams & Stevens* (Nº 353 Broadway), admiramos por primera vez el pincel de Ary Shæffer, de Winterhallter y de Rosa Bonheur, y en la de *Dusseldorf* (Nº 548 Broadway), el de varios maestros de las escuelas flamenca y alemana.—Las galerías privadas de los Señores Belmont, Aspinwall y otros, atesoran algunas preciosas muestras del arte europeo.

Recomendamos al viagero que visite las galerías mencionadas, lo mismo que la de *Bryan*, sita en la esquina de Broadway y la calle 13; y concluiremos enumerando nueve instituciones artísticas de esta metrópoli, que prueban que no es espíritu de asociacion lo que falta aquí en punto á bellas artes:—*Academia de música*, Nº 83 este calle 14; *Asociacion americana de fondos dramáticos; Instituto americano de arquitectos; Academia nacional de dibujo; Sociedad armónica de Nueva York*, Nº 806 Broadway; *Sociedad filarmónica*, Nº 769 Broadway; *Sociedad fotográfica; Edificio de estudio de artistas*, calle 10 cerca de la 6ª avenida; y la *Institucion internacional de artes*, Nº 694 Broadway, esquina de la calle 4ª.

Esta última, que fué abierta en 1859, en un local hermoso y extenso, debe su existencia al deseo que animó á los profesores de las escuelas de dibujo de Berlin, Dusseldorf, Dresde y Munich, de familiarizar al público americano con las obras de sus mas eminentes artistas contemporáneos, deseo llevado á efecto fundando esta exhibicion permanente de cuadros, no limitada á los alemanes, aunque estos forman por ahora su núcleo de estrena. Allí hemos echado á vagar la imaginacion por los románticos paisajes de Augusto Berker, Oswald, Andres Achenbach, L. Rausch, Luis Paternostre y Meyer Von Bremen.—La entrada á esta institucion cuesta 25 centavos, $1 por dos meses. Está abierta de las 10 de la mañana á las 10 de la noche.—La entrada á la *Academia nacional de dibujo*, abierta de abril á julio, cuesta tambien 25 centavos.

Hay ademas cuatro periódicos consagrados á la música:—el *Musical Guest*, el *Musical Pioneer*, la *Musical Review*, y el *Musical World*.

La Fotografia.—La fotografía es el ramo de bellas artes que mas ha progresado en los Estados Unidos. No solo se han

inventado en este pais muchos nuevos procedimientos y aplicaciones, é introducídose mejoras en los europeos, sinó que tal vez no hay pueblo que haga mas uso de este asombroso y económico medio de *pasar á la historia*, que tiene para los norte-americanos la gran recomendacion de ser instantáneo. El que quiere vender su casa, dar idea de la máquina inventada, &c., hace uso de esta invencion, que por lo correcto de sus producciones, y el trabajo, tiempo y costo que economiza, presta hoy inestimable ayuda á los fabricantes, mecánicos, astrónomos, físicos, viageros, &c. Se calcula que en toda la Union hay no ménos de diez mil establecimientos de fotografía, tomando cada uno como veinte retratos diarios, al término medio de $2,50 cada retrato (pues los hay de á dos chelines), lo cual hace un total de doscientos mil retratos anualmente, al costo de medio millon de pesos para los establecimientos y ciento cincuenta millones para los compradores. Apesar de lo que estas cifras dicen, siguen multiplicándose los establecimientos, como una buena especulacion.

En esta, como en todas las demas, se ha introducido el travieso *humbug*. Recomendamos á nuestros lectores que no muerdan el cebo que les brindarán frecuentemente grandes cartulones anunciando admirables retratos por 25 centavos. Bástele saber que esos artistas suelen ser gente que exije el pago adelantado, y en seguida fuerzan á sus víctimas, *viribus et armis*, á aceptar gato por liebre; y en tal caso aun podrán darse por bien servidas, pues si bien la policía se vale diariamente del arte fotográfico para capturar á los criminales, hay ejemplo de criminales que toman el mismo arte por pretexto para cojer en la trampa los bolsillos y aun el honor de personas aficionadas á hacerse retratar barato.—Mencionaremos cuatro grandes establecimientos de Nueva York que hacen honor á la fotografía y dejan siempre satisfechos á sus parroquianos.—El de *Fredericks*, Nº 585 Broadway; Mr. Fredericks es familiar con la lengua y costumbres de los paises españoles, y el que lo visita queda tan pagado de su retrato como de las maneras del retratista.—El de *Gurney & Son*, Nº 707 Broadway, en cuya magnífica galería campean las figuras de los Generales Páez y De la Vega junto con otras celebridades hispano-americanos.—El de *Brady*, Nº 389 Broadway, cuya galería, no ménos fashionable que la de Gurney, es como un libro palpitante de historia contemporánea;—y la de *Anson*, Nº 587 Broadway, que tan agradable rato proporciona á los paseantes de la gran calle, con la galería-altar que ostenta á la entrada.

La fotografía, de contado, tiene tambien sus periódicos. Mencionaremos el *Humphrey's Journal of the Daguerreotype and Photographic Arts*, y *H. H. Snelling's Photography and Fine Arts Journal*. En cuanto á asociaciones, ya hemos aludido á la *Sociedad fotográfica de Nueva York*

Viaje por el Hudson.

El Hudson ha ganado el nombre del Rin de Norte-América, por lo variado y pintoresco de sus orillas, y este es uno de los mejores paseos que el viajero puede hacer en los Estados Unidos. Situado sobre la cubierta de uno de tantos bellos vapores que son el orgullo de los norte-americanos, desde que emprende la marcha gozará su vista de un espectáculo verdaderamente mágico: la *bahía de Nueva York* en toda su extension, con sus islas y sus buques, sus fuertes y sus campiñas; y á su izquierda *Jersey city.* Partiendo de aquí, enumeraremos los puntos de mas interes que irá conociendo el viajero.—*Hoboken*, paseo favorito de los alemanes; *Weehawken bluff;* las alturas de *Bergen;* las *Palizadas*, serie inmensa de rocas tajadas á pico, cuya altura llega á 500 pies, comenzando en *Fort Lee* y extendiéndose por espacio de 20 millas hasta *Tappan; Manhattanville; Carmansville; Fort Washington*, célebre por un encuentro sangriento que tuvo allí lugar entre los ingleses y los revolucionarios; *Spuyten Duyvel Creek*, arroyo que forma el límite norte de la isla de Manhattan; *Yonkers, Fordham, Tetard's Hill, Hastings*, y *Dobb's Ferry*, frente del cual, en la ribera oriental, está *Sunny-side*, residencia de Washington Irving, que la llama *Wolfert's Roost* en el "Sketch Book," que recomendamos al viajero para esta excursion; *Piermont;* el mencionado pueblo de *Tappan*, que fué cuartel general de Washington; *Tarrytown*, endonde André fué capturado; muy cerca del cual está la escena del "Sleepy hollow" del "Sketch Book;" *Niack*, importante por sus canteras de arcilla roja; y el elevado *Sing Sing*, prision del Estado de Nueva York, celebrada por sus canteras de mármol, y próxima al punto en que el Croton vierte el sobrante de las aguas con que abastece á Nueva York. El edificio de la prision es de mármol, y de 484 pies de longitud. Enfrente está el *Verdritege's Hook*, que tiene en su cumbre un lago que provee á Nueva York del hielo mas puro. Se costea este monte, tropezando en seguida con el *Thunder Mountain*, que elevándose á pico 300 pies parece un obstáculo insuperable que obliga al buque á cortar bruscamente hácia la izquierda. A tres millas de aquí está el pueblo de *Croton.*

En seguida el viajero, pasando de *Haverstraw*, conocerá á *Stony Point*, y enfrente, á *Verplank's Point*, ambos célebres en los anales revolucionarios. *Peekshill*, punto sumamente pintoresco; cerca de él comienzan las *Highlands*, que caen perpendicularmente, por 25 millas, sobre el rio, que aquí lleva una rapidez

asombrosa. Los puntos de vista se suceden sin intermision, y el viajero se distraerá especialmente contemplando el *Anthony's Nose*, el *Sugar Loaf* y las lindas cascadas de *Buttermilk*, que alcanzan unos 100 pies de altura.

Al llegar á *West Point* se encuentra el viajero á 52 millas de N. York y 93 de Albany, rodeado por las Highlands y dominando un panorama encantador, limitado por una parte por el *Crow's Nest* de 1,428 de altura, y por la otra por el *Bull-hill*, de 1,586 pies; el *Breakneck-hill*, de 1,187; el *Beacon-hill*, de 1,685, y el *Butter-hill*, de 1529, en el cual termina la cadena de las Highlands. En West Point está la Academia militar de los Estados Unidos, alzándose su principal edificio sobre lo que fué Fort Clinton, célebre, lo mismo que todas las inmediaciones de West Point, por sus recuerdos revolucionarios. *Fort Putnam* está á 598 pies sobre el nivel del rio: el viajero saludará aquí el recuerdo de Kosciusko, perpetuado por un monumento erigido en 1828. En West Point hay un observatorio, y un buen hotel.

El primer punto que se encuentra saliendo de West Point es *Cold Spring*, y luego *Urdercliff*, y *Cornwall*, en donde el terreno se deprime repentinamente, formando la Bahía de Newburg, que no es otra cosa que el ensanche del mismo rio. Siguen *New Windsor; Newburg*, extensa ciudad edificada en pendiente; *Fishkill*, *New Hamburg*, *Hampton*, *Marlboró*, *Barnegat*, y en fin *Poughkeepsie*, bonita ciudad edificada en una eminencia, á 74 millas de N. York.

Mas allá de Poughkeepsie se encuentra *Roundout*, cerca de la desembocadura del canal del Hudson y del Delaware; *Kingston-landing*, *Saugerties* con camino para Bristol, y en fin *Catskill*, en donde el viajero se detiene gustoso para dirigirse en carruaje á *Catskill Mountain*, á 12 millas del desembarcadero, y 2000 pies de elevacion en la cima de *Table-rock*. La belleza y extension del paisaje que á su vista se presenta le desquitan sobradamente de la fatiga del viaje por un camino bastante malo, y los enormes picos amontonados por una parte, los precipicios por otra, el agua que se desborda del lago para caer en el Hudson formando cascada tras de cascada desde una altura de 2,000 pies, la prodigiosa vejetacion de las montañas, el floreciente cultivo de los campos en los valles, todo contribuye á formar un espectáculo asombroso para el hombre que colocado sobre el Table-rock, se halla bastante alto para que ninguno de los ruidos del mundo vaya á turbar las armonías naturales que en torno de él se multiplican. El precio de este viaje es $1.25.

El viajero que prosigue su marcha costea el desembarcadero de la ciudad de *Hudson*, pasa por delante de *Cuxsackie Landing*, *Stuyvesant* y *New Baltimore*, y llega finalmente á *Greenbush*, situa-

do enfrente de Albany. Todo este viaje se hace en seis horas y cuesta de 50 centavos á $1.

Albany, capital del Estado de Nueva York, edificada á orillas del Hudson, tiene una poblacion de 80,000 habitantes y dista 145 millas de Nueva York, 325 de Buffalo por ferrocarril y 200 de Boston. La posicion que ocupa, cerca del límite navegable del Hudson y en la línea de comunicacion con el San Lorenzo, los baños de Saratoga y los grandes lagos, la ha convertido en un vasto mercado del que arrancan los canales que desembocan en los lagos Erié y Champlain, canales que pueden mencionarse entre las mejores obras de su clase, y que, sobretodo cerca de Albany, en cuyo punto hay un dique de 80 pies de ancho sobre 4,300 de longitud, ofrecen muestras de trabajos sumamente atrevidos. El mejor hotel de Albany es el Delavan House, y la ciudad encierra algunos edificios notables, entre ellos el Capitolio. Aquí se toma el ferrocarril para ir á los baños de Saratoga ó de Ballton Spa, igualmente célebres por las virtudes curativas de sus aguas, como por ser el punto de reunion de la sociedad mas elegante de los Estados Unidos durante la estacion de los calores. Los mejores hoteles de Saratoga son el United States y el Congress Hall.

Ferrocarriles.

De Albany á Schenectady............	16	millas.
De Saratoga á Schenectady y Ballton Spa	14	"
A los baños de Saratoga	7	"
Total.....	37	millas.

Gastos de viaje $1 62.

Tambien se puede ir por agua hasta *Troy*, y desde este punto dirigirse á los sitios ántes mencionados, siendo el gasto enteramente igual.

Troy, situada á 6 millas mas arriba de Albany, cuenta con una poblacion de 57,000 almas. Su mejor hotel es el Troy House. Es famosa por su salubridad y por la belleza de sus cercanías. Hay frecuentes, comunicaciones con Albany, tanto por tierra como por agua, y á precios sumamente módicos. Si Troy no posee grandes poetas no será por falta de elementos para ello, puesto que al norte de la ciudad se halla el monte Olimpo y al sud el Ida, ambos dignos de visitarse por los magníficos puntos de vista que se descubren desde su cima.

De Troy á Saratoga hay un ferrocarril de 32 millas de longitud, el cual atraviesa el Hudson por un puente de 1,600 pies, recorriendo un territorio rico en vejetacion. En este camino se

halla *Waterford*, cerca de las cascadas de *Colwes*, dignas de visitarse.

Desde Albany ó Troy se puede ir al lago Champlain por

Mechanicsville	12	millas.
Baños de Saratoga	32	"
Estacion de Moreau	48	"
Whitehall	72	"

siempre por ferrocarril.

El viajero puede detenerse en la estacion de Moreau para ir á visitar el lago *George*, gran depósito natural de agua cristalina y pura, que ocupa una extension de 36 millas de longitud por una á 4 de anchura, con una profundidad que en algunos puntos llega á 400 pies. La elevacion del lago sobre el rio Hudson es de 230 pies, hallándose sembrado de islas de todos tamaños cuyo número asciende á 365, y rodeado de montañas tan bien dispuestas que presentan á los aficionados á puntos de vista ancho campo de observaciones.

En Whitehall llama la atencion el lago *Champlain* que, encerrado entre los estados de Nueva Nork y Vermont, se extiende en una longitud de 132 mill as por 14 en su mayor anchura, con una profundidad que varía de 54 á 282 pies. Este lago comunica con el rio san Lorenzo por medio del Sorel.

Camino de Albany á Buffalo y á las cataratas del Niágara.

Dos vías se presentan al viajero, la mas pronta la serie no interrumpida de seis ferrocarriles, que son la continuacion del de Nueva York á Albany, extendiéndose por 325 millas. La otra, mas larga, pero mas pintoresca, es el canal del Hudson, con una longitud de 364 millas.

Ferrocarriles.

De Albany á Schenectady	16 millas.	1 hora.	$0 50
Schenectady á Utica	77 "	5½ "	1 56
Utica á Syracusa	54 "	3½ "	1 00
Syracusa á Auburn	26 "	2 "	0 65
Auburn á Rochester	77 "	6 "	2 00
Rochester á Buffalo	75 "	5 "	1 50
Total,	325	23	7 21

Por el canal del Erié el gasto es de $7 50, inclusa la comida, y la duracion del viaje 84 horas.

Las ciudades mencionadas son todas importantes por su trá-

fico, habiendo en el camino otros puntos notables, cuales son los siguientes.

Entre Schenectady y Utica, CANAJOHARIE, en cuyo punto puede detenerse el viajero que quiera visitar el Valle de las cerezas (*Cherry Valley*) y las aguas minerales de *Sharon*, á unas 10 millas de la poblacion.

El lago de Otsego, situado á 13 millas, ofrece un paisaje magnífico que sirve como de marco á una masa de agua extensa, tranquila y transparente. Para dirigirse á Otsego es preciso detenerse en Cooperstown.

En *Rockton* se encuentra el Mohawk, que despues de precipitarse de una altura de 250 pies, corre por un hermoso acueducto para alimentar el canal del Erié.

Desde UTICA, ciudad importante y centro de numerosas líneas de canales y ferrocarriles, se puede ir á visitar las cataratas del Trenton, que se precipita desde una altura de 312 pies por seis conductos diferentes.

Entre Utica y Syracusa entronca un ferrocarril de 106 millas que conduce á Watertown y Cabo Vicente, en el extremo occidental del lago Ontario.

Syracusa puede considerarse como el centro general de la extensa explotacion de las salinas que abundan en sus cercanías, y tambien cuenta con un ferrocarril de 35 millas que conduce á Oswego en el referido lago Ontario, puesto en comunicacion con el Atlántico por medio de una serie no interrumpida de líneas férreas.

Poco ántes de llegar á *Auburn* pasa el camino por las orillas del lago Owasco, y en la poblacion se encuentra la prision del Estado, notable por su posicion y digna de que el viajero le haga una visita.

Entre Auburn y Rochester se atraviesa el lago *Cayuga* por un puente de mas de una milla de largo y desde el cual ve el viajero desarrollarse sucesivamente un panorama admirable de elevadas montañas.

En este mismo camino se encuentran *Geneva*, rodeada de lagos y cascadas, *Canandaigua* situada del mismo modo, y *Rochester* que debe su prosperidad siempre creciente á la inmensa fuerza motriz que le presta el rio Genesee, el cual se precipita en cascadas sucesivas desde una altura de 105 pies, y à la facilidad de sus comunicaciones tanto con el interior como con el rio San Lorenzo.

Dos caminos pueden seguirse desde Rochester para ir á Buffalo y á las cataratas del Niágara.

El primero es el ferrocarril de Tonawanda, de 43 millas de longitud, y el segundo el de Attica á Buffalo, de 32 millas.

Buffalo, bella ciudad, á 470 millas de N. York y 22 de los saltos del Niágara, cuenta una poblacion de mas de 100,000 habitantes, viniendo á ser el centro de un comercio importantísimo que se extiende á muchos centenares de millas de distancia. Es uno de los principales puertos de la entrada de los grandes lagos y se comunica con Nueva York, Boston y todos los puntos del litoral de los lagos, Cincinnati y el valle del Misisipí por medio de líneas férreas no interrumpidas.

Desde Buffalo sale el ferrocarril que conduce á las cataratas del Niágara, pudiéndose ir tambien desde Lockport en el canal del Erié, habiendo un ferrocarril que parte de dicho punto, pero el primero es mas rápido y económico, pues solo cuesta el pasaje 75 centavos. Troy tiene el Clarendon hotel como el mejor, y el Niágara su Catarata House é Internacional hotel.

CATARATAS DEL NIAGARA.

El viajero que llega á las cataratas por la vía de Albany, Siracusa y Buffalo, conserva todavía las impresiones de esa serie interminable de lagos, cataratas sin número, montañas escarpadas y tumultuosos torrentes, cuyo pintoresco panorama se presenta á su vista en el corto espacio de un dia; pero todas estas cosas, que en otro paraje serian grandes y soberanas, solo sirven aquí como para preparar el ánimo ántes de gozar del asombroso e indescriptible espectáculo que presentan las cataratas del Niágara. Todo cuanto anteriormente pareció digno de atencion se olvida inmediatamente ante el imponente cuadro que se ofrece á la vista. Desde mucho ántes de llegar, á distancia de muchas millas, principia á percibirse, á veces, un ruido sordo que muy luego aumenta lo suficiente para cubrir el de los carros que marchan sobre el ferrocarril, y que por último toma proporciones gigantescas anunciando una cosa extraordinaria. Al llegar ante ella la primera impresion no realiza lo que uno esperaba, pero pronto se ofusca la vista, túrbanse los sentidos, llénase el alma de asombro y no puede ménos de embebecerse en religiosa contemplacion. Figúrese el lector un mar interior de 93,000 millas cuadradas de superficie precipitándose desde una altura de 150 pies, y tendrá una idea confusa de la catarata del Niágara, cuya magnificencia no es dado á la pluma describir. Por lo tanto nos limitaremos á hacer algunas indicaciones que le sirvan de guía.

El rio Niágara es el conducto ó canal por el cual desaguan todos los grandes lagos de la América del Norte, que, segun se dice, contienen mas de la mitad del agua dulce que hay en todo

el globo. A $\frac{3}{4}$ de milla ántes de llegar á la catarata la rapidez de la corriente aumenta repentinamente, porque la inclinacion ó desnivel de las aguas en este corto espacio es de 50 pies, á lo cual se añade que el torrente se estrecha sobremanera entre orillas cuya distancia, que ántes era de 3 millas, queda reducida á $\frac{3}{4}$ de milla. Mas abajo de la catarata solo tiene media milla de lecho con una profundidad de 300 pies, pero poco ántes de llegar á ella se halla el fondo á los 20 pies. Al tiempo de precipitarse en el abismo se bifurca la corriente, quedando dividida por *Goat Island* en dos porciones, la mayor de las cuales corresponde al Canadá, tomando el nombre de *Horse-shoe Fall.* Esta catarata dá paso á a las $\frac{7}{8}$ partes de la masa total de agua. Entre la referida isla y la orilla del territorio de Nueva York está la otra catarata, que aun cuando es pequeña comparativamente, no por eso deja de alcanzar grandes proporciones. Esta catarata se subdivide á su vez en otras dos por un islote llamado *Prospect.* De consiguiente hay en realidad tres cataratas, por las cuales pasa cada minuto una masa de agua calculada en 800,000 toneladas.

Los puntos dignos de visitarse son, el *Horse-shoe Fall*, el *Table Rock*, *Goat Island* y el *Prospect*; la *Cave of the Winds* (gruta de los vientos); el pié de la catarata, el *Ferry*, que es el punto desde donde mas completamente se goza de tan sublime espectáculo; el *Whirlpool* (remolino) tres millas mas abajo, y el *Devil's Hole* (cueva del diablo), una milla mas léjos.

Para ir á Goat Island se pasa por un puente construido sobre el abismo; y por la módica retribucion de 25 centavos se puede visitar minuciosamente el pequeño espacio de tierra firme en que el viajero se aventura. En la orilla que cae al frente del Canadá hay una especie de muelle (*Terrapin Bridge*) que conduce sobre la gran cascada á un Observatorio de 45 pies de altura situado á 300 pies de la costa. Desde este punto puede el viajero contemplar cómodamente el hervor del colosal caldero que hay bajo sus pies. Aun cuando estan tomadas todas las precauciones posibles para evitar desgracias, no todos tienen valor para llegar hasta el Observatorio.

En Goat Island hay una escalera cortada á pico en la misma roca, la cual conduce al fondo de la catarata, ó sea hasta una profundidad de 185 pies. De la base de la escalera parten tres senderos: el del centro tiene 80 pies de largo y conduce al borde del lecho del torrente, donde hay un escampado para los pescadores de caña: el de la izquierda á la herradura, pudiendo uno aventurarse bajo la bóveda cristalina de las aguas cuando el viento lo permite, y el de la derecha á la Cueva de los vientos. Esta excavacion, segun lo indica su nombre, es visitada por violentas corrientes de aire, y es seguro que si los antiguos la hubie-

sen conocido, habrian domiciliado en ella al dios Eolo con todas sus máquinas soplantes. La cueva de los vientos está formada por la naturaleza y se halla detras de la catarata central, cuya anchura es de 100 pies y bajo la cual es preciso penetrar para pasar á la cueva. La abertura de esta es de 50 pies, con una profundidad de 120 por 100 de altura.

A unos 190 pies mas abajo y en la orilla americana hay otra escalera que conduce al Ferry ó embarcadero del vapor que hace cuatro veces al dia el viaje entre los Estados Unidos y el Canadá, pasando al pié de la misma catarata como si quisiera burlarse de su poder. Al llegar á la orilla opuesta se sube al Table rock que cae á plomo sobre el abismo, y desde allí abarca la vista el conjunto de la catarata, al son de un ruido espantoso. En este punto hay otra escalera que conduce debajo de la catarata á 150 pies de profundidad y permite, al que tiene valor para ello, pasearse bajo una bóveda del cristal mas puro.

El Whirlpool ó remolino es producido por un repentino recodo del rio, que forma un ángulo recto unas 3 millas mas abajo de la catarata, completando los juegos de aguas mas grandes de la naturaleza. El estrechamiento del lecho del rio aumenta de tal modo la corriente en este punto, que se redondea, elevándose en el centro diez pies mas que en las orillas. Un poco mas abajo está la *cueva del diablo*, digna por cierto de su nombre.

La mano del hombre á su vez ha añadido á las obras de la naturaleza un trabajo asombroso. Un puente colgante une las orillas canadense y americana, á casi igual distancia de las cataratas y del remolino, de modo que desde el centro se pueden contemplar fácilmente uno y otro. La longitud de este puente es 822 pies por 40 de anchura, estando suspendido á 235 sobre el nivel de las aguas. Ademas de los tres ferrocarriles que lo cruzan hay espacio suficiente y marcado para carruajes y pedestres. Era el primer ejemplo de una construccion semejante aplicada al trayecto de trenes, y causa verdadera admiracion ver esta prueba del poder del hombre ante el testimonio de la grandeza de la naturaleza y del poder de Dios.—Si el viajero avanza un poco su excursion conocerá el *Puente de Victoria*, que deja en la sombra al mencionado. Ha sido construido últimamente sobre el rio San Lorenzo.

Para los americanos del Sur que hayan estado en la antigua capital de Colombia, una visita á la catarata del Niágara tiene un motivo mas de interes: el de compararla con la de TEQUENDAMA, situada á doce millas de Bogotá, y que es el paseo favorito de los bogotanos. El SALTO DE TEQUENDAMA es formado por el rio Funza ó Bogotá, que despues de recorrer lenta y magestuosamente la *Sabána*, esa inmensa azotea extendida por la natura-

leza sobre sus palacios de los Andes, de 8 á 9,000 pies de elevacion sobre el nivel del mar, penetra por entre el cordon de montañas que hay al sudoeste de aquella capital, y de pronto acelerando impetuoso su curso por una garganta de peñascos que le sirve de lecho, vá á lanzarse de una altura perpendicular de 700 pies en el ángulo que forman dos enormes murallas naturales, recorriendo así en un solo salto la distancia que separa la Sabána de los valles tributarios del Magdalena. Aunque el volúmen de agua es por sí bien considerable, comparado con el del Niágara se pierde de vista; pero en compensacion su altura es mayor que el cuádruplo de la de su rival del Norte; y presenta el curioso contraste de dos vegetaciones sensiblemente diferentes,—la de arriba semejante á la de las zonas templadas, y la de abajo intertropical. El TEQUENDAMA es mas ameno y lindo, el Niágara mas imponente, serio y sublime.—Se puede comparar el primero á un cuadro de Coreggio ó á un episodio de Virgilio; el segundo á un fresco de Miguel Angel, ó á uno de aquellos trozos del Paraiso Perdido que solo Milton pudo concebir sin desvanecerse.—El eminente pintor anglo-americano Mr. Church, que hizo un viaje á la Nueva Granada en union de Mr. Cyrus W. Field, ántes de emprender su famoso cuadro del Niágara ensayó en el TEQUENDAMA sus pinceles. El contraste que ofrecen los dos lienzos no puede ser mas interesante.

Y el TEQUENDAMA tambien ha tenido su Heredia, en el distinguido literato neogranadino José Joaquin Ortiz. Su bella oda al TEQUENDAMA abunda en pinceladas que adivinan el Niágara:

Heme aquí contemplándote anhelante
Suspenso de tu abísmo . . . . .
Mi alma atónita absorta, confundida
Con tan grande impresion, te sigue ansiosa
En tu glorioso vuelo,
Y al querer comprenderte desfallece
De tanta fuerza y magestad vencida.
. . . . . Tú anuncias desde léjos al viajero
La hórrida majestad que te rodea.
Los ecos ensordecen y se cansan
De repetir la horrible melodía
Que de tí suena en torno,
Cual si fueran los ecos de un triunfo
Llenos de pompa y bélica armonía.
. . . . Al descubrirte,
El águila asustada tuerce el vuelo.
. . . .
Oh! qué objetos, el hombre y TEQUENDAMA!
El hombre, sin poder, pincel ni acento
Con qué pintar lo que su mente inflama,
Que ayer nacido vivirá un momento;
Y esta tremenda catarata! . . . eterna! . . . .

VAPORES ANGLO-AMERICANOS

ENTRE

NUEVA YORK Y LIVERPOOL, Y ENTRE BOSTON Y LIVERPOOL.

Persia	Cap. C. H. E. Judkins.	*Arabia*	Cap. Stone.
Asia	" E. G. Lott.	*Africa*	" N. Shannon.
Europa	" Leitch.	*Niágara*	" Anderson.
América	" Millar.	*Canadá*	" W. J. C. Lang.

SALEN DE

Nueva York para *Liverpool* de Jersey City, á las 12.	*Liverpool* para *N. Y.* á las 12.	*Boston* para *Liverpool* á las 2.	*Liverpool* para *Boston* á las 2.
Enero 5	Enero 8	Enero 26	Enero 1
" 19	" 22	Febrero 9	" 15
Febrero 2	Febrero 5	" 23	" 29
" 16	" 19	Marzo 9	Febrero 12
Marzo 2	Marzo 5	" 23	" 26
" 16	" 19	Abril 6	Marzo 12
" 30	Abril 2	" 20	" 26
Abril 13	" 16	Mayo 4	Abril 9
" 27	" 30	" 18	" 23
Mayo 11	Mayo 14	Junio 1	Mayo 7
" 25	" 28	" 15	" 21
Junio 8	Junio 11	" 29	Junio 4
" 22	" 25	Julio 13	" 18
Julio 6	Julio 9	" 27	Julio 2
" 20	" 23	Agosto 10	" 16
Agosto 3	Agosto 6	" 24	" 30
" 17	" 20	Setiembre 7	Agosto 13
" 31	Setiembre 3	" 21	" 27
Setiembre 14	" 17	Octubre 5	Setiembre 10
" 28	Octubre 1	" 19	" 24
Octubre 12	" 15	Noviembre 2	Octubre 8
" 26	" 29	" 16	" 22
Noviembre 9	Noviembre 12	" 30	Noviembre 5
" 23	" 26	Diciembre 14	" 19
Diciembre 7	Diciembre 10	" 28	Diciembre 3
" 21	" 24	Enero 11	" 17
Enero 4	Enero 7	" 25	" 31
" 18		Febrero 8	Enero 14
Febrero 1			

PASAJE DE

Nueva York,	1ª	cámara	$130 00
"	2ª	"	75 00
Boston,	1ª	"	110 00
"	2ª	"	60 00

Por flete ó pasaje ocúrrase á

E. CUNARD, 4 Bowling Green, N. York,
E. C. & I. G. BATES, Nº 99 State street, Boston,
D. & C. MAC IVER, Liverpool.

VAPORES

ENTRE

NUEVA YORK, SOUTHAMPTON Y EL HAVRE.

ARAGO......................2,500 tons...........capitan D. Lines.
FULTON.....................2,500 " .... " J. A. Wotton.

SALEN DE

Nueva York, á las 12, del muelle Nº 37 rio del Norte.		Havre.	
Enero	7	Enero	10
Febrero	4	Febrero	7
Marzo	3	Marzo	6
"	31	Abril	3
Abril	28	Mayo	1
Mayo	26	"	29
Junio	23	Junio	26
"	25	"	28
Julio	23	Julio	26
Agosto	20	Agosto	23
Setiembre	17	Setiembre	20
Octubre	15	Octubre	18
Noviembre	12	Noviembre	15
Diciembre	10	Diciembre	13

PRECIOS DE PASAJE DE

Nueva York al Havre, 1ª cámara	$130 00
" " 2ª "	75 00
Havre á Nueva York, 1ª cámara	700fs.
" " 2ª "	350fs.

Por mas informes ocúrrase á
W. S. DRAYTON, 7 Broadway, Nueva York.
WM. ISELIN, Havre.
AMERICAN EUROPEAN EXPRESS CO., Paris.

VAPORES DE VANDERBILT

ENTRE

NUEVA YORK, SOUTHAMPTON Y EL HAVRE.

		Ton.	Fuerza de caballos.
VANDERBILT	Capt. P. E. Lefevre	5268	2000
NORTH STAR	" A. G. Jones	2500	1000
OCEAN QUEEN	" ———	4000	1500
ARIEL	" ———	2000	800

SALEN

De Nueva York, rio del Norte, Nº 3.		Del Havre.	
Enero	3	Enero	8
Febrero	18	Febrero	22
Marzo	30	Marzo	15
Abril	15	Abril	15
Mayo	21	Mayo	1
Junio	4	Junio	8
"	18	"	22
Julio	2	Julio	6
"	16	"	20
"	30	Agosto	3
Agosto	13	"	17
"	27	"	31
Setiembre	10	Setiembre	14
"	24	"	28
Octubre	8	Octubre	12
"	22	"	26
Noviembre	5	Noviembre	9
"	19	"	23
Diciembre	3	Diciembre	7
		"	21

PRECIOS DE PASAJE.

Por el *Vanderbilt*, 1ª cámara....................$100 y $120.
" " 2ª " .... 50 y 60.
Por el *North Star* y *Ariel*, 1ª cámara ....$80.
" " " 2ª " .... 50.

Los sirvientes y niños de ménos de 12 años, medio precio. Infantes, nada. Perros $25.

D. TORRANCE, Nº 5 Bowling Green, Nueva York.
A. N. CHRYSTIE, Nº 27 Rue Richelieu, Paris.
CHRYSTIE SCHLŒSSMANN & CO.,
Nº 27 Quai Casimir Delavigne, Havre.
DUNLOP & SCHOALES, Southampton.
OAKFORD & CO., Nº 67 Grace-church St., London.

VAPORES ANGLO-AMERICANOS

ENTRE

NUEVA YORK Y LIVERPOOL.

CITY OF BALTIMORE	2,367 tons	Capt.	Robert Leitch.
CITY OF WASHINGTON	2,380 "	"	P. C. Petrie.
CITY OF MANCHESTER	2,009 "	"	J. Kennedy.
KANGAROO	1,874 "	"	J. M. Jeffrey.
VIGO	1.953 "	"	P. M'Guigan.
BOSPHORUS	448 "	"	S. Brooks.

SALEN

De Nueva York, del muelle Nº 44, rio Norte, á las 12 del dia.		De Liverpool, del muelle Huskisson, á las 12.	
Enero	5	Enero	1
"	19	"	15
Febrero	2	"	29
"	16	Febrero	12
Marzo	2	"	26
"	16	Marzo	12
"	30	"	26
Abril	13	Abril	9
"	27	"	23
Mayo	11	Mayo	7
"	25	"	21
Junio	8	Junio	4
"	22	"	18
Julio	6	Julio	2
"	20	"	16
Agosto	3	"	30
"	17	Agosto	13
"	31	"	27
Setiembre	14	Setiembre	10
"	28	"	24
Octubre	12	Octubre	8
"	26	"	22
Noviembre	9	Noviembre	5
"	23	"	19
Diciembre	7	Diciembre	3
"	21	"	17
		"	31

PASAJE.

1ª cámara	$75
8ª "	80

J. G. DALE, Nº 15 Broadway, Nueva York.
W. INMAN, Tower Building, Liverpool.

LINEA DE VAPORES

ENTRE

NUEVA YORK Y BREMEN.

BREMEN ....Capt. H. WESSELS.
WESER ....J. H. Gaetjen.

SALEN

De NUEVA YORK á las 12, del muelle Nº 30, rio del Norte.		De BREMEN.	
Mayo	14	Abril	16
"	28	"	30
Junio	11	Mayo	14
Julio	9	Junio	11
"	23	"	25
Agosto	6	Julio	9
Setiembre	3	Agosto	6
"	17	"	20
Octubre	1	Setiembre	3
"	29	Octubre	1
Noviembre	26	"	15
Diciembre	10	"	29
"	24	Noviembre	26
		Diciembre	10
		"	24

PASAJE.

1ª cámara	$100
2ª "	60
3ª "	35

GELPECKE, REUTGEN & REICHELT, 84 Broadway.

LINEA DE VAPORES

ENTRE

NUEVA YORK Y HAMBURGO.

SAXONIA ......Capt. Ehlers.	BORUSSIA.....Capt. Trautmann.
HAMMONIA.... " Schwensen.	BAVARIA...... " Taube.

SALEN

De Nueva York, á las 12, del muelle Nº 21 rio del Norte.	De Hamburgo.
Marzo............1	Marzo............1
Abril............1	" 15
" 15	Abril............1
Mayo............2	" 15
" 16	Mayo............1
Junio............1	" 15
" 15	Junio............1
Julio............1	" 15
" 15	Julio............1
Agosto............1	" 15
" 15	Agosto............1
Setiembre............1	" 15
" 15	Setiembre............1
Octubre............1	" 15
" 15	Octubre............1
Noviembre............1	" 15
" 15	Noviembre............1
Diciembre............1	" 15
" 15	Diciembre............1

PASAJE.

1ª cámara	$100
2ª "	60
3ª "	35

C. B. RICHARD & BOAS., 151 Broadway.

VAPORES

DE

NUEVA YORK A CALIFORNIA, VIA PANAMA.

ILLINOIS,
MOSES TAYLOR,
JOHN L. STEPHENS,
GOLDEN AGE.

Salen de Nueva York á las 2, del muelle Nº 28 rio del Norte, al pié de Warren street, los dias 5 y 20 de cada mes.

PRECIOS DE PASAJE, SEGUN CONVENIO.

El pasajero puede llevar hasta 50 libras de equipaje, por el exceso pagará 10 centavos por libra.

DE NUEVA YORK A ASPINWALL Ó COLON.

1ª cámara	$80 00
2ª "	60 00
3ª "	40 00

La oficina de esta línea queda en la calle West Nº 177 al pié de Warren.

El STAR OF THE WEST y el NORTHERN LIGHT salen de ésta ciudad los dias 5 y 20 de cada mes, del muelle Nº 3, rio del Norte.

Precios de pasaje, igual á los de la línea anterior.

La oficina de esta línea se halla en el Nº 5 Bowling Green, al pié de Broadway.

D. B. ALLEN, Agente.

LA LINEA DE NUEVA YORK A CALIFORNIA, VIA DE NICARAGUA, ESTA PARALIZADA.

PARA LA HABANA Y DE LA HABANA A NUEVA ORLEANS.

*El PHILADELPHIA ó el GRANADA sale de Nueva York el 2 de cada mes; llega á la Habana el 8 y á Nueva Orleans el 10.—Sale de Nueva Orleans el 20, llega á la Habana el 22, y sale el 23 para Nueva York, á donde debe llegar el 28.

*El EMPIRE CITY sale de Nueva York el 17, llega á la Habana el 23, y á Nueva Orleans el 25.—Sale de Nueva Orleans el 6, llega á la Habana el 8, y sale para Nueva York el mismo dia, debiendo llegar á este puerto el 13.

†El DE SOTO sale de Nueva York el 27, llega á la Habana el 2 y á Nueva Orleans el 5.—Sale de Nueva Orleans el 12, de la Habana el 15, debiendo llegar á Nueva York el 19.

†El CAHAWBA sale de Nueva York el 12, llega á la Habana el 18 y á Nueva Orleans el 21.—Sale de Nueva Orleans el 27, de la Habana el 30, debiendo llegar á Nueva York el 5.

Cuando las fechas sobredichas caen en domingo, la salida es el dia siguiente. Salen de Nueva Orleans á las 8 de la mañana.

PRECIOS DE PASAJE.

De N. York á la Habana y N. O., De N. Orleans á N. York, De la Habana á N. York.		*De la Habana á N. Orleans, y De N. Orleans á la Habana.*	
Primera cámara	$60	Primera cámara	$30
Segunda cámara	50	Segunda cámara	20
Proa	25	Proa	15

* La oficina del PHILADELPHIA y EMPIRE CITY está en la calle West Nº 177 al pié de Warren.

M. O. ROBERTS, Agente.
J. R. JENNINGS, 72 calle Magazine, Nueva Orleans.
D. J. M. MORALES Y CA., Habana.

† La oficina del DE SOTO y CAHAWBA en la calle de Park Place Nº 1, casi haciendo esquina con Broadway.

LIVINGSTON, CROCHERON & CO., Agentes.
CAHUZAC BROTHERS, Havana.
JAS. CONNOLLY & CO., Nueva Orleans.

EL VAPOR QUAKER CITY.

Está hoy haciendo viajes entre esta ciudad y la Habana, saliendo cada 20 dias de uno y otro puerto: de Nueva York á las 2 de la tarde, del muelle Nº 43 rio del Norte.

PRECIO DE PASAJE, $60.

Por mas informes ocúrrase á

HARGOUS Y CA., 33 South street.
J M. SANGRONIZ, Mercaderes Nº 83, Habana.

EL VAPOR KARNAK.

Hace tambien viajes mensuales entre Nueva York y la Habana, tocando en Nassau. Como no es vapor correo, lo mismo que el QUAKER CITY, sus fechas de partida no son fijas.

PRECIOS DE PASAJE.

De Nueva York á Nassau	$45
" " " la Habana	60
" Nassau " "	15

Por mas informes ocúrrase á

E. CUNARD, 4 Bowling Green.

PAJARO DEL OCÉANO.*

Haciendo viajes de la Habana para NUEVITAS, GIBARA, PUERTO-PLATA, PUERTO-RICO y SAN THOMAS; á su regreso toca en Cuba.

Sale el dia 22 de cada mes á las 5 de la tarde—el 24 de Nuevitas; el 25 de Gibara; el 26 de Puerto-Plata; de Puerto-Rico el 28, y llega á San Thomas el 29.

De retorno sale—el 2 de San Thomas; el 3 de Puerto-Rico; el 5 de Puerto-Plata; el 7 de Cuba; el 8 de Gibara; el 10 de Nuevitas, y llega á la Habana el 11.

Si por epidemia ú otro motivo el buque es obligado á hacer cuarentena, sigue su viaje, ó bien deja pasajeros y carga en el punto mas próximo, debiendo tomarlos y trasportarlos á su regreso al punto de embarque.

CONSIGNATARIOS.

Nuevitas.—Varona, Arango y Cª
Gibara.—José Munné.
Puerto-Rico.—Caracena y Cª
San Thomas.—Heise, Schmidt y Cª
Cuba.—J. Tarrida y Cª
Puerto-Plata.—Newman y Sanders.

Se despacha en la Habana, calle de la Amargura Nº 90, por

HERRERA, BOLET Y CA.

* Ponemos este cuadro considerando que será útil á los comerciantes y viajeros de las Antillas, que al partir de los Estados Unidos no quieran detenerse muchos dias en la Habana.

DE NUEVA YORK A FILADELFIA,

Y VICE VERSA.

Por el ferrocarril de Nueva Jersey 88 millas,

que se corren en 4 horas.

LOS TRENES SALEN* DE

NUEVA YORK,

Diariamente del muelle 16, rio Hudson, á las 7, 9 y 11 del dia, y 4 y 6 de la tarde.

En domingo á las 6 de la tarde.

ESTACIONES.	millas.	precio.
NUEVA YORK	0	$ cts.
Jersey City	1	
Newark.................	9	25
Elizabethtown...........	15	31
Rahway	20	31
Uniontown..............	23	27
Metuchin................	27	50
New Brunswick........	31	50
Kingston................	44	1 12
Princeton	48	1 25
Trenton	58	2 25
Morrisville, Pa...........	59	
Bristol..................	68	2 75
Tacony	80	2 88
Kensington	87	3 00
FILADELFIA	88	3 00

FILADELFIA,

Diariamente de Kensington, al pié de la calle Walnut, á la 1½, 7 y 10 de la mañana, y 5 de la tarde.

En domingo á las 5 de la tarde.

ESTACIONES.	millas.	precio.
FILADELFIA	0	$ cts.
Kensington	2	
Tacony	8	12
Bristol..................	20	25
Morrisville..............	29	
Trenton, N. J...........	30	75
Princeton	40	1 00
Kingston	44	1 12
New Brunswick........	57	2 25
Metuchin................	61	
Uniontown..............	65	
Rahway	68	2 62
Elizabethtown	73	2 60
Newark.................	79	2 75
Jersey City	87	3 00
NUEVA YORK............	88	3 00

Tren de acomodo, pasaje $2 25.

☞ Los carros salen cada hora de Jersey City para Newark, Elizabethtown, Rahway y New Brunswick.

Las boletas de pasaje se venden en el mismo muelle y en Jersey City.

* El viajero indagará en los hoteles endonde pare cuál es la hora de salida de los trenes y vapores, porque casi mensualmente hay cambios.

DE NUEVA YORK A FILADELFIA,

POR LA VIA DE CAMDEN Y AMBOY.*

Por Vapor 27 millas, por ferrocarril 63; por todo 90 millas, que se corren en 4½ horas.

LOS TRENES SALEN DE

NUEVA YORK,

Diariamente del muelle Nº 1 rio Hudson, á las 6 de la mañana y 2 de la tarde.

ESTACIONES.	millas.	precio.
NUEVA YORK	0	$ cts.
Perth Amboy	26	21
South Amboy	27	25
Spottswood	38	72
Jamesburg	42	75
Hightstown	49	1 25
Sandhill	58	1 75
Bordentown	63	2 00
Burlington	71	2 00
Beverly	77	2 00
Rancocas	78	2 00
Camden	89	2 00
FILADELFIA	90	3 00

FILADELFIA,

Diariamente del pié de la calle Walnut, á las 6 de la mañana y 2 de la tarde.

ESTACIONES.	millas.	precio.
FILADELFIA	0	$ cts.
Camden	1	6
Rancocas	12	19
Beverly	13	25
Burlington	19	25
Bordentown	27	33
Sand Hill	32	50
Hightstown	41	1 00
Jamesburg	48	1 20
Spottswood	52	1 30
South Amboy	63	1 40
Perth Amboy	64	1 50
NUEVA YORK	90	2 00

Las boletas se venden en los puntos de partida.

* Esta es ruta muy agradable en verano, proporciona una hermosa vista del puerto y bahía de Nueva York, de Staten Island y de las playas de Nueva Jersey. Pasa el vapor por el canal de Staten Island para caer al rio Raritan, donde comienza el ferrocarril. A veces sale por "the Narrows," y proporciona entónces una vista deliciosa del Oceano.

DE NUEVA YORK A NEW HAVEN Y BOSTON.

De Nueva York á New Haven, 76 millas, que se corren en 4½ horas.
De New Haven á Boston, 116 millas. " " 4 "

LOS TRENES SALEN DE

Nueva York,

De la calle 27ª esq. de la 4ª avenida a las 8 de la mañana y 3 de la tarde, directamente para Boston.

Para New Haven á las 7 de la mañana, 12½ del dia, 3 y 4 de la tarde.

ESTACIONES.	millas.	precio.
Nueva York	0	$ cts.
Calle 32	3	
Harlem	7	
William's Bridge	13	
Mount Vernon	16	35
New Rochelle	30	35
Marmaroneck	23	45
Rye	27	50
Port Chester	29	55
Greenwich	31	60
Stamford	36	70
Darien	41	75
Norwalk	44	80
Westport	47	90
Southport	52	1 00
Fairfield	54	1 00
Bridgeport	58	1 05
Stratford	62	1 20
Naugatuck Junc	94	
Milford	66	1 30
West Haven	73	
New Haven	76	1 55

Boston,

A las 8 de la mañana y 2½ de la tarde, directamente para New Haven.

De New Haven para Nueva York á las 5½, 7, y 9½ de la mañana, y 1,10, 4 y 8,25 de la tarde.

ESTACIONES.	millas.	precio.
New Haven	0	$ cts.
West Haven	3	
Milford	10	30
Naugatuck Junc	12	
Stratford	14	45
Bridgeport	18	55
Fairfield	22	76
Southport	24	80
Westport	29	90
Norwalk	43	95
Darien	35	1 00
Stamford	40	1 05
Greenwich	45	1 10
Port Chester	47	1 15
Rye	49	1 25
Marmaroneck	53	1 30
New Rochelle	56	1 35
Mount Vernon	59	1 40
William's Bridge	63	
Harlem	68	
Calle 32	73	
Nueva York	76	1 55

VIAJE A BOSTON POR VAPOR.

Los vapores Metropolis, Bay State y Empire State, vía de New Port, salen diariamente, alternándose, del muelle No. 3 North River, á las 5 de la tarde.

El Commonwealth y el Connecticut, vía Norwich y Worcester, salen diariamente del muelle No. 18 North River, á las 4 de la tarde.

El Plymouth Rock y el C. Vanderbilt, vía de Stonington, salen del muelle No. 2 North River, á las 6 de la tarde.

DISTANCIAS Y PRECIOS DE PASAJE DE NUEVA YORK.

A Stonington	126 millas	$2 00
" Kingston	140 "	2 75
" Providence	174 "	3 00
A New Bedford	220 millas	$3 00
" Boston	217 "	4 00

A ALBANY POR VAPOR.

En la mañana.

A las 7, del muelle situado al pié de Jay street.
A las 7, del muelle situado al pié de Harrison street.
El AMERICA ó el METAMORA, precio un peso.

En la tarde.

Del muelle Nº 16 rio del Norte.
El NEW WORLD ó ISAAC NEWTON, precio un peso;
y del muelle situado al pié de Robinson street,
el KNICKERBOCKER ó el HERO, precio 75 cents.

El KNICKERBOCKER y HERO no son elegantes y podemos decir que son para gentes de segunda clase.

La hermosura, elegancia y aseo de los otros vapores, y de los de las líneas entre Nueva York y Boston, tan grandes como los que navegan en alta mar aunque de diferente forma, son proverbiales; algunos de ellos estan alumbrados por gas y el servicio en todos nada deja qué desear. Son unos lindos palacios flotantes, á los cuales nada puede contraponer Europa, ni acaso entre los yatches de sus monarcas y lores. Viajar en ellos es preferible á ir por el tedioso é incómodo ferrocarril, y cuesta ménos. Las Señoras tambien les dan la preferencia, y los lectores inferirán de aquí en donde se pasan mas deliciosamente los momentos. Tienen un gran salon para las Señoras y otro para los caballeros. Los que sean delicados en el dormir, pagando un peso mas obtendrán un elegante camarote, dispuesto para dos personas. Los alimentos son muy buenos y abundantes valiendo 50 cents. el almuerzo y otro tanta la comida; ademas se sirven helados hasta las dos de la mañana. Suele haber música, y yendo en agradable compañía una de estas excursiones deja dulces recuerdos: cuántos pasageros desean que el vapor no llegue nunca á su destino!

FERROCARRIL DEL RIO HUDSON.

DE NUEVA YORK A ALBANY, TROY Y SARATOGA.

De Nueva York á Albany, 144 millas.
De Albany á Troy, 6 "

LOS TRENES SALEN

De NUEVA YORK, de la oficina en Chambers street, á las

6	de la mañana para	Albany y Troy, expreso.
7¼	" " "	Poughkeepsie, de la mala.
9½	" " "	Sing Sing.
11	" " "	Albany y Troy, expreso y mala.
1¼	de la tarde, para	Poughkeepsie, flete
2½	" " "	Tarrytown.
3¼	" " "	Hudson, expreso.
4	" " "	Sing Sing.
5	" " "	Albany y Troy, expreso.
5½	" " "	Peekskill.
6½	" " "	Tarrytown.
10½	" " "	Sing Sing.

De ALBANY, á las 4, 8¾ y 11 de la mañana; y 4¾ de la tarde.
Tren de flete y pasajeros á las 5½ de la tarde. Los trenes salen de Troy 15 minutos ántes de las horas arriba indicadas.

ESTACIONES.	millas.	precio.
NUEVA YORK	0	$ cts.
Calle 31	3	
Manhattanville	8	
Spuyten Duyvel Creek	12½	
Yonkers	17	
Hastings	21	
Dobb's Ferry	22	
Dearman	24	
Tarrytown	27	
Sing Sing	32	
Croton	37½	
Verplank's	41	
Peekskill	43	75
Garrison's	51	
Cold Spring	54	
Fishkill	60	
New Hamburgh	66	
Milton Ferry	70	
POUHKEEPSIE	75	1 25
Hyde Park	81	
Staatsburgh	85	
Rhinebeck	90	
Barrytown	96	
Tivoli	100	
East Camp	105	
Oak Hill	110	
Hudson	116	
Stockport	120	
Coxsackie Ferry	123	
Stuyvesant	126	
Schodack	133	
Castleton	136	
East Albany	144	2 50
TROY	150	2 60

ESTACIONES.	millas.	precio.
TROY	0	$ cts.
East Albany	6	
Castleton	14	
Schodack	17	
Stuyvesant	24	
Cocksackie Ferry	27	
Stockport	30	
Hudson	34	
Oak Hill	40	
East Camp	45	
Tivoli	50	
Barrytown	54	
Rhinebeck	60	
Staatsburgh	65	
Hyde Park	70	
POUGHKEEPSIE	75	1 25
Milton Ferry	80	
New Hamburgh	84	
Fishkill	90	
Cold Spring	96	
Garrison's	99	
Peekskill	107	1 75
Verplank's	109	
Croton	114½	
Sing Sing	118	
Tarrytown	123	
Dearman	126	
Dobb's Ferry	128	
Hastings	129	
Yonkers	133	
Spuyten Duyvel Creek	137½	
Manhattanville	142	
Calle 31	147	
NUEVA YORK	150	2 60

FERROCARRIL DE HARLEM.

DE NUEVA YORK A ALBANY.

Arreglo de verano.

Los trenes salen de la esquina de la calle 26 y la 4ª av.

7.45 de la mañana para Williamsbridge.
8,30 id. tren de la mala para Albany.
9,30 id. para Williamsbridge.
11,30 id. para White Plains.
2,30 de la tarde para Williamsbridge.
4.00 id. para White Plains.
4.30 id. para Dover Plains.
5,00 id. para White Plains.
6,15 id. para White Plains.
8,30 id. para Williamsbridge.

De vuelta salen

5,00 de la mañana de White Plains.
5,30 id. de Dover Plains.

6,40 id. de Williamsbridge.
7.00 id. de White Plains.
9.30 id. de Williamsbridge.
11,30 id. de Albany.
1,00 de la tarde de Williamsbridge.
3.00 id. de White Plains.
5.00 id. de Williamsbridge.
6,00 id. de Williamsbridge.

SALIDAS EN DOMINGO.

Para Croton Falls y todas las estaciones intermedias á las 5 de la tarde. Regresan de Croton á las 4,30 de la tarde.

DISTANCIAS Y PRECIOS DESDE NUEVA YORK.

	millas.	precio		millas.	precio.
Harlem	7	$ 12	Paulings	67	$1 40
Morrisania	10	15	South Dover	73	1 50
Fordham	12	20	Dover Plains	80	1 50
William's Bridge	14	25	Wassaic	85	1 60
Tuckahoe	20	37	Amenia	88	1 79
White Plains	26	50	Millerton	[illegible]6	1 90
Kensico	29	55	Boston Corners	[illegible]03	2 00
Pleasantville	34	62	Hillsdale	112	2 00
New Castle	40	75	Martindale	118	2 00
Bedford	42	88	Philmont	122	2 00
Mechanicsville	45	88	Ghent	128	2 00
Croton Falls	51	1 00	Chatham 4 Corners	[illegible]0	2 00
Brewsters	55	1 10	East Albany	150	2 00
Paterson	63	1 30			

FERROCARRIL DE LONG ISLAND.

DE BROOKLYN A GREENPORT.

Largo, 95 millas. Pasaje, $2 00.

LOS TRENES SALEN DE

BROOKLYN.

A las 10 de la mañana para Greenport. A las 12 para Hempstead y Jamaica.

Los sábados hay un tren para Yaphank á las 3.45 de la tarde, el cual sale de regreso los lunes á las 6,10 de la mañana.

GREENPORT,

A las 10 de la mañana.
De Farmingdale á las 7.30 de la mañana y 12.56 de la tarde.
De Hempstead á las 6,20 de la mañana y 4.55 de la tarde.
De Jamaica á las 5,42, 7, 8, y 8.45 de la mañana, y 12 y 5.42 de la tarde.

DISTANCIAS Y PRECIOS DESDE NUEVA YORK.

ESTACIONES.	millas.	precio.	ESTACIONES	millas.	precio.
Bedford		$ 53	Thompson	41	$ 95
East N. York	5	13	Suffolk	43	1 00
Cypress Hills	7	10	Lakeland	49	1 10
Union Course	8	12	Medford	55	1 25
Woodville	9	20	Yaphank	60	1 35
Jamaica	11	25	Manor	66	1 50
Brushville	14	30	Riverhead	74	1 70
Hyde Park	17	40	Jamesport	79	1 80
Branch	20	45	Mattituck	83	1 85
Carll Place	22	43	Catchogue	86	1 90
Westbary	23	50	Hermitage	86	1 95
Hicksville	26	60	Southold	91	2 00
Farmingdale	31	70	Greenport	95	2 00
Deer Park	37	85			

FERROCARRIL DE NEUVA YORK Y ERIE.
DE NUEVA YORK A DUNKIRK.

469 millas.

Salen los trenes del muelle 29, rio Norte, Nueva York, á las
6 de la mañana, para Dunkirk.
8 " " " " y Buffalo.
3½ de la tarde, " Sufferns
4 " " " Newburgh.
5 " " " Dunkirk y Buffalo.
Los domingos sale un tren á las seis de la tarde.*

ESTACIONES.

	millas.	precio.		millas.	precio.
Muelle 29	24	$ 00	Equinunk	163	$3 60
Piermont	25	80	Stockport	169	3 75
Blauveltville	29	80	Hancock	174	3 85
Clarkstown	33	80	Deposit	187	4 10
Spring Valley	35	80	Summit	194	4 25
Monsey	37	80	Susquehanna	202	4 45
Sufferns	42	80	Great Bend	210	4 60
Ramapo	44	85	Kirkwood	216	4 65
Sloatsburg	45	90	Binghampton	225	4 85
Turners'	57	1 20	Union	233	5 05
Monroe	59	1 20	Campville	240	5 10
Oxford	62	1 25	Owego	247	5 20
Chester	65	1 30	Tioga	252	5 35
Goshen	70	1 50	Smithboro	256	5 45
N. Hampton	74	1 60	Barton	259	5 50
Middletown	77	1 70	Waverly	266	5 55
Otisville	85	2 20	Chemung	270	5 65
Delaware	98	2 30	Wellsburgh	276	5 75
Lackawaxen	121	2 75	Elmira	283	5 90
Mast Hope	126	2 85	Big Flats	293	5 90
Narrowsburg	132	3 00	Corning	301	6 10
Callicoon	141	3 30	Painted Post	302	6 15
Hankins	152	3 35	Addison	312	6 20

* Los trenes que salen á las 6 de la mañana y 5 de la tarde se unen en Elmira con el que vá al Niagara.

	millas.	precio.		millas.	precio.
Rathboneve	317	$6 30	Friendship	383	$7 50
Cameron	324	6 45	Cuba	390	7 55
Canisteo	337	6 55	Hinsdale	397	7 75
Hornelsville	342	6 65	Olean	404	7 80
Almond	346	6 75	Alleghany	408	8 00
Alfred	350	6 85	Great Valley	421	8 25
Andover	358	7 00	Little Valley	432	8 40
Genesee	367	7 15	Cattaraugas	448	8 40
Scio	371	7 25	Dayton	447	8 40
Philipsville	375	7 30	Forestville	461	8 40
Belvidere	379	7 40	Dunkirk	469	8 40

Dunkirk	$8 40	Dayton	$15 00
Buffalo	7 50	Cincinnati	16 50
Niagara Falls	7 55	Shelby	12 75
Canandaigua	6 55	Zeina	15 70
Rochester	6 45	Chicago	18 50
Ithaca	5 75	Indianapolis	17 90
Cayuga	6 00	Louisville, via Cincinnati	18 00
Toledo	14 00	St. Louis, via Cincinnati	25 50
Detroit, via Cleveland	13 00	Se incluye la comida y el camarote en los vapores entre Cincinnati, Louisville y St. Louis.	
Detroit (ferrocarril)	13 50	St. Lonis, via Chicago	26 00
Cleveland	11 00	Louisville, via Indianapolis	19 50
Sandusky	12 20		
Columbus	14 40		

POR FERROCARRIL Y VAPOR.

Cleveland,	Cama y comida se incluye.	$10 00	Detroit,	No inclusas comida y cama.	$15 00
Columbus,		13 00	Chicago.		15 50
Cincinnati,		15 50	Milwaukie y todos los puertos del lago Michigan.		16 50
Sandusky,		11 60			
Toledo,		13 00			

FERROCARRIL
DE COLON (ASPINWALL) A PANAMA.
LOS TRENES SALEN DE

Aspinwall,
A las 8½ de la mañana.

Estaciones.	millas.	precio.
Colon	0	
Gatun	8	
Barbacóas	24	
Gorgona	20	
Obispo	31	
La Cumbre	37	
Panama	48	$25 00

Panama,
A las 9 de la mañana.

Estaciones.	millas.	precio
Panama	0	
La Cumbre	11	
Obispo	17	
Gorgona	19	
Gatun	24	
Barbacóas	40	
Colon	48	$25 00

A la llegada de los vapores conduciendo pasajeros de California para Nueva York, ó vice versa, se despacharán trenes especiales para evitar toda demora en el tránsito de oceano á oceano.

La oficina de la Compañia en Nueva York está en el No 88 Wall street.

Estados del Este

Las persecuciones que sufrieron los Puritanos en Inglaterra, obligó á cierto número de estos á expatriarse en 1620, embarcándose bajo la autoridad de la Compañia de Virginia ; y el 21 de diciembre del mismo año los fundadores de la Nueva Inglaterra pisaron las playas de América, no léjos del cabo *Cod*, echando los cimientos de Plymouth en una roca desierta.

Esos hombres, separados del mundo entero, y en lo mas fuerte del invierno, tan rigoroso en esos climas, necesitaron de toda la energía que nunca ha faltado á su raza, para sostenerse hasta la llegada de nuevos refuerzos. Sus correligionarios se les fueron uniendo sucesivamente en los años posteriores, y en 1629 se establecieron los centros de nuevas poblaciones, y se constituyó la Compañía de la Bahía de Massachusetts.

Este es el orígen del Estado de Massachusetts, cuyos fundadores poblaron sucesivamente toda la Nueva Inglaterra, y mas tarde enviaron colonos á tomar posesion del vasto territorio del dominio de la Union, situado entre los Alleghanys, el Ohio, el Misisipí y los Lagos.

De los seis Estados conocidos actualmente con el nombre de Nueva Inglaterra, solo cuatro hicieron parte de los trece primeros Estados Unidos. El de Massachusetts, padre comun de todos ellos, les ha trasmitido la herencia preciosamente conservada de las virtudes y trabajos de los fundadores, hombres de piedra y de hierro, enérgicos en lo tocante á sus derechos, inflexibles en sus deberes, convencidos de su perfeccion, honrando á Dios con un celo intolerante y manejando al mismo tiempo el azadon, el fusil y la Biblia.

Hecha esta ligera reseña histórica, pasaremos á describir cada Estado en particular.

Connecticut.

Este Estado, el mas próximo á Nueva York entre los que constituyen la Nueva Inglaterra, es el vigésimonono de la Union en cuanto á extension ; el vigésimo primero en poblacion absoluta, y el tercero en poblacion relativa, enviando cuatro representantes al Congreso.

Hállase enclavado entre los Estados de Rhode Island, Massachusetts y Nueva York, bañándole solo por un lado el Atlántico. El pais es ondulado y poco montañoso, y el suelo, casi enteramente cultivable, produce en abundancia todos los frutos que una agricultura bien entendida puede obtener en un clima tan rigoroso. La poblacion es industriosa, enérgica, y posee ese espíritu ingenioso y emprendedor que distingue al *Yankee*, nombre con que se designa generalmente á toda la raza que puebla la Nueva Inglaterra, siendo sus dos rasgos mas característicos un talento especial para la explotacion de los negocios terrestres y una sumision absoluta á las prácticas religiosas.

Considerado bajo el punto de vista industrial es uno de los Estados mas florecientes de la Union, encerrando 128 manufacturas de algodon y 149 de lana, que dan ocupacion á mas de 12,000 personas. El capital invertido en estas empresas pasa de $8,000,-000, y si á esto se añade el que representan las numerosas fundiciones, fábricas de carruajes y arneses, zapaterías en una escala asombrosa, fábricas de papel, de sombreros de paja, de hachas, cuchillería, maquinaria, é instrumentos de labranza de todas clases, se tendrá una idea aproximada del cuadro que abraza la actividad industrial de este pequeño Estado. Sin embargo de esto, sus habitantes emigran voluntariamente hácia el Oeste. La educacion elemental se halla mas extendida y sostenida con mas liberalidad que en ningun otro Estado de la Union.

New Haven, capital del Estado, juntamente con *Hartford*, con el cual reparte las ventajas que como tal le corresponden, es decir, la de reunirse alternativamente en cada una de ellas la asamblea general de las dos Cámaras, es una ciudad de construccion simétrica, bastante parecida á un tablero de damas. Hállase situada en una posicion pintoresca cerca del mar, y en la confluencia de los rios Quinnipiac, West y Mill. El puerto, famoso por la bondad y abundancia de sus ostras y de sus pescados, es poco profundo y está expuesto á cegarse; pero al mismo tiempo es muy seguro para los buques que pueden entrar en él. El comercio es bastante considerable, principalmente con las Antillas, ademas del de cabotaje que sostiene con Nueva York, Boston, y todos los puertos del litoral vecino. Poblacion en 1858 23,000 habitantes.

La *Casa del Estado*, en la que se reunen las Cámaras, es un edificio bastante notable, así como el cementerio, al que se le ha dado el nombre de *El Padre Lachaise de América*. Las iglesias son numerosas, y las tabernas totalmente desconocidas, habiendo en su lugar una multitud de instituciones públicas, entre las cuales figura en primera línea el Colegio de *Yale*, fundado en 1701, y que goza en los Estados Unidos de una fama tan extensa como merecida entre los establecimientos de instruccion pública. En

dicho colegio se halla el mejor gabinete de mineralogía del pais, poseyendo ademas una biblioteca tan numerosa como selecta.

El principal hotel de New Haven es el *Tontine House.*

New Haven comunica con Nueva York por medio del ferrocarril que lleva el nombre de las dos ciudades, siendo la distancia entre ambas 76 millas y el precio del pasage $1.50. La via férrea pasa por Norwalk y Bridgeport, el primero á 44 millas de Nueva York y 32 de New Haven, y el segundo á 58½ y 17½ respectivamente. En Bridgeport hay un ramal que entronca en Milford (5 millas) con el ferrocarril de Naugatuck, el cual se extiende 57 millas hasta Winsted, para facilitar el trasporte de los productos del pais.

Hartford, situada sobre el rio Connecticut, á 50 millas de su embocadura, se halla unida á New Haven por un ferrocarril de 36 millas ($1.12). De Hartford á Nueva York hay 116 millas ($2.50) La situacion de la ciudad y su posicion, en el centro de las comunicaciones interiores del Estado, tanto por tierra como por agua, le aseguran una gran importancia comercial, habiendo establecidas líneas diarias de vapores entre Nueva York y Filadelfia, y otras que van á Springfield cuando la estacion lo permite.

Los establecimientos públicos tanto de educacion como de caridad abundan en Hartford, notándose entre otros la casa de locos y el colegio de sordomudos, el primero y mas considerable de su clase establecido en los Estados Unidos. Poblacion en 1858, 20,555 habitantes.

El ferrocarril que desde New Haven se dirije por Hartford continúa hasta Boston, entroncando en Springfield con la línea del Oeste que desde Boston va á Albany, prolongándose hasta el lago Erie.

Bridgeport, ya citado, es una ciudad importante por sus numerosas manufacturas, y al mismo tiempo punto de partida del ferrocarril de Housatonic que conduce á West Stockbridge, (96 millas, $2), desde cuyo punto puede el viajero dirijirse á Albany.

New London: puerto de mar y ciudad industrial. Los vapores de Nueva York tocan en él, siendo ademas el término del ferrocarril de New London, Willimantic y Palmer, que en este último punto entronca con el ferrocarril occidental, uniendo de este modo á Albany con Boston. Poblacion, 10,000 habitantes.

Ninguno de los puntos intermedios de estas diferentes lineas merece especial mencion, aunque todos son dignos de observarse por la riqueza y abundancia que les presta el comercio de géneros y los importantes establecimientos industriales que en todos ellos abundan.

Ademas de los ferrocarriles mencionados, hay lineas de diligencias en todas direcciones.

Rhode Island.

Ultimo miembro de la Union americana en cuanto á la extension de su dominio, puesto que solo tiene 1306 millas cuadradas de superficie; pero si bajo este concepto ocupa el último lugar, y por su poblacion absoluta el antepenúltimo, su poblacion relativa le hace acreedor al segundo puesto, y envía dos representantes al Congreso.

La configuracion de este Estado es sobre poco mas ó menos la de un triángulo, uno de cuyos lados se halla bañado por el mar y los otros dos sirven de límites á los Estados de Connecticut y Massachusetts.

La superficie del pais forma una gran llanura, en la que sinembargo principian á destacarse por la parte del N. O. algunas colinas sueltas de las montañas de Massachusetts. El suelo es arenoso y estéril, debiendo exceptuarse las islas de la costa en la bahía de Narragansett, célebres por su fertilidad y la hermosura de los rebaños que en ellas se apacientan. Estas circunstancias han hecho que el Estado sea esencialmente manufacturero y que la industria se haya desarrollado en él en alto grado. Con una poblacion de solo 148,000 almas, se cuentan 158 manufacturas de algodon y 45 de lanas, ademas de un gran número de fábricas y talleres de todas clases. Las capitales son Providencia y Newport, las cuales gozan alternativamente cada año del beneficio de la reunion de las dos Cámaras legislativas.

Providencia, por su importancia y poblacion (50,000), es la segunda ciudad de Nueva Inglaterra. y solo cede á Boston, de la que dista 42 millas, 173 de Nueva York y 70 de Hartford. La ciudad no es tan notable por los edificios que encierra como por el desarrollo que en ella ha adquirido la actividad humana aplicada bajo todas sus formas. Su comercio exterior es por lo tanto sumamente floreciente, y numerosas líneas de vapores trasportan diariamente viajeros y mercancías á Nueva York, Albany, Filadelfia y Baltimore. El canal de Blackstone se extiende 45 millas desde Providencia á Worcester; y desde el uno al otro extremo forma, por decirlo así, una calle de fábricas. Hay un ferrocarril que conduce á Stonington (48 millas, $1.50) y otro que la une con Hartford, atravesando á Willimantic, por donde pasa el ramal que une á New London con Boston.

Hay ademas una línea de vapores entre Providencia y Newport, y numerosas líneas de diligencias conducen á los viajeros á todos los puntos donde aun no han penetrado los ferrocarriles.

Su principal hotel es *City Hotel*.

Newport, capital tambien del Estado y distante 30 millas de Providencia, 71 de Boston y 165 de Nueva York, está construida en forma de anfiteatro en la bahía de Narragansett á 5 millas del mar, y tiene un puerto excelente y un comercio considerable. La belleza del sitio y la salubridad del clima hace que todos los veranos se reuna en Newport un gran número de viajeros, atraidos por la fama de sus baños.

Poblacion en 1858, 10,563 habitantes. Los principales hoteles son *Ocean House*, *Atlantic Hotel*, *y Fillmore House*.

Hay una línea de vapores establecida entre Nueva York y Boston, que toca en Newport y en Fall-River, 18 millas mas léjos, y en donde principia el ferrocarril del mismo nombre.

En la babía de Narragansett se encuentra ademas *Warwick*, poblacion manufacturera á 6 millas de Providencia y célebre por el *Drum-rock* (roca del tambor), peñasco que se sostiene en equilibrio sobre otro. Un niño puede moverlo, y el ruido que produce su movimiento se parece al de un trueno, extendiéndose á veces hasta 6 millas de distancia. El ferrocarril que une á Warwick con Worcester tiene 66 millas, costando el trayecto $1.75.

Stonington es el término del ferrocarril de Providencia, y punto importante de la via entre Nueva York y Boston, de las que dista 125 y 90 millas respectivamente.

Massachusetts.

Es el Estado mas importante entre los del E., por su poblacion, comercio, industria é influencia política en la direccion de los negocios generales de la Union; el 27° con respecto á la extension de su territorio, el 5° por su poblacion absoluta y el primero por la relativa, enviando once representantes al Congreso. Bañado por el mar en una costa proporcionalmente muy extensa, es limítrofe del Estado de Nueva York y de todos los de la Nueva Inglaterra, excepto el de Maine. Es uno de los que primeramente se establecieron, y el pueblo de la Union respeta religiosamente su nombre, como recuerdo de las primeras y mas importantes escenas de la revolucion americana.

El terreno, poco accidentado y generalmente bajo en la parte oriental, se eleva progresivamente y se quiebra cerca del rio Connecticut, y hácia el O. se trasforma bruscamente en montañas escarpadas que alcanzan una altura de 2,500 á 3,500 pies. Todas las tierras cultivables están aprovechadas, todos los centros de

poblacion son importantes, ya por su industria, ya por sus manufacturas, y no hay, por decirlo así, un palmo de tierra que no se halle atravesado por un ferrocarril, ó en el que no se encuentre alguna fábrica.

La poblacion produce un considerable número de marinos que se dedican en grande escala á la pesca de la ballena, merluza y macarela, perteneciéndole las tres quintas partes del tonelage de los Estados Unidos empleado en pesquerías. Y si á esto se añade la grande energía, la aptitud y el espíritu emprendedor, constante y metódico que distingue á esta rama de la familia Yankee, se atinará en el *porqué* del bienestar y prosperidad de que gozan sus habitantes.

La educacion elemental está sostenida con una liberalidad sin ejemplo. Los establecimientos de instruccion superior son numerosos, y la Universidad de Harvard, fundada en 1636, es la mas antigua y famosa de la Union.

Boston, capital del Estado, está edificada en una península de unas tres millas de largo, por una de ancho, término medio. El suelo de la ciudad es desigual, y hácia el centro se eleva cerca de 300 pies. Boston es notablemente bien construida, aunque sobre un plan irregular; y abundan en ella las plazas públicas, las avenidas y multitud de paseos plantados de árboles. Cuéntase un gran número de iglesias, y entre los edificios públicos sobresalen la casa de Estado y la Aduana.

Los establecimientos consagrados á la instruccion y la beneficencia merecen ser detenidamente visitados, exijiendo especial mencion el *Faneuill-Hall*, edificio poco notable por su estructura, pero al que se unen gloriosos recuerdos por el importante papel que hizo durante la revolucion americana. Los bancos, los hoteles y los teatros son numerosos, desconociéndose casi totalmente los cafés y tabernas.

Los trabajos ejecutados para surtir de agua á la ciudad son grandiosos. El agua del lago Cochituate, de una milla de extension, pero cuya elevacion sobre el nivel del mar es de 124 pies, viene por un acueducto de 16 millas de largo al primer depósito, que tiene 40,000 pies cuadrados de superficie. Desde este arrancan varias cañerías de hierro colado que conducen el agua á los depósitos secundarios de distribucion, pasando en seguida á la ciudad, que recibe diariamente sobre diez millones de galones de agua pura y cristalina.

Los infinitos muelles y diques que hay en Boston y que cubren completamente el perímetro de la península, dan á la ciudad un aspecto excepcional. El puerto es seguro y extenso y está sembrado de multitud de islas, hallándose la entrada á 3 millas de la ciudad y protejida por imponentes fortificaciones. El punto de vista

que presenta Boston desde cualquiera parte que se le mire es magnífico, y su belleza se aumenta con los numerosos puentes que la unen á las otras ciudades ó suburbios situados en la bahia. Estas ciudades, aunque regidas por administraciones municipales diferentes, forman con Boston una masa comun de poblacion que excede de 250,000 almas. Los suburbios de Boston son los siguientes.

CHARLESTOWN, por dos puentes, uno de 1403 pies de largo por 42 de ancho, y el otro de 1390 por 45.

Cambridge, tambien por dos puentes, uno de 6190 por 40 y el otro de 2796 por 40 pies. Estos dos suburbios se hallan unidos entre sí por otro puente.

SOUTH BOSTON, por dos puentes, uno de 500 por 38 y otro de 1550 por 40 pies.

En Charlestown se hallan el presidio, el arsenal y el monumento de Bunkerhill, erigido en conmemoracion de una victoria ganada á las tropas inglesas. Este monumento se reduce á u pirámide de 211 pies de alto, hueca por dentro, por cuya razon n presenta nada de notable á los ojos del artista, consistiendo su verdadero mérito en el recuerdo que perpetúa. El arsenal es un establecimiento magnífico. La Universidad de Harward está en Cambridge y ha dado á la Union un largo contingente de hombres ilustres.

HOTELES.—Revere House, American House, United States, Quincy House, y Tremont House.

BANCOS—

Nom.	*Direccion.*	*Capital.*
Atlantic,	8 Kilby st.	$500,000
Atlas,	10 " "	500,000
B. Commerce	85 State "	2,000,000
B. Metropolis,	39 " "	
B. M. Redemp.	91 " "	512,500
B. N. America,	65 " "	750,000
Blackstone,	Union c Han.	750,000
Boston	48 State st.	900,000
Boylston,	Boylston, c Wash.	400,000
Broadway,	Broadway, S. B.	150,000
City,	61 State st.	1,000,000
Columbian,	40 " "	750.000
Eagle,	16 Kilby "	700 000
Eliot,	23 " "	600 000
Exchange,	28 State "	1,000 000
Faneueil Hall,	43 S. Market st.	500,000
Freeman's,	217 Federal "	400,000
Globe,	40 State "	1,000,000
Granite,	61 " "	900,000
Hamilton,	66 " "	500.000
Hide and Leather,	60 " "	1,000,000
Howard B. Co.	97 " "	500,000
Market,	1 Merch. Exch.	560,000
Massachusetts,	66 State st.	800,000

Nom.	*Direccion.*	*Capital.*
Maverick,	75 " "	400,000
Mechanics,	95 Dorchester av.	250,000
Merchants,	28 State st.	4,000,000
National,	40 " "	750,000
New England,	67 " "	1.000,00
North,	18 Kilby "	750,000
Shamut,	20 State "	750,000
Shoe and Leath. D's',	13 Kilby "	1,000,000
State,	40 State "	1,800,000
Suffolk,	60 " "	1,000,000
Traders,	41 " "	600,000
Tremont,	41 " "	1,250,000
Union,	40 " "	1,000,000
Washington,	47 " "	750,000
Webster,	39 " "	1,500,000

Cónsules—Austria, S. C. Bello, 16 Summer.—Bélgica, I. G. Bates, 99 State.—Brasil, A. Foster, 3 Merchant's Exchange — Buenos Aires, S. C. Bello.—Cerdeña, N. Neggio, 31 Central wharf. —Chile, H. V. Ward, 20 City Exchange.—Confederacion Granadina, S C. Bello.—Ecuador, S. Bryant, 76 Pearl.—España, S. C. Bello.—Francia, M J. E. Souchard, 10 Devonshire.—Méjico, S. C. Bello.—Perú, S. C. Bello.—Portugal, A Foster, 3 Merchant's Exchange.—Prusia, F. A. Hirsch, 13 Doane.—República Argentina, S. C. Bello.—Rusia, R. B. Storer, 47 India wharf.—Turquia, J. Iasigi, 36 Central wharf.—Uruguay, C. Soule, 40 State.—Venezuela, S. C. Bello.—Ynglaterra, F. Lousada, 7 Doane.

Yglesias.—Católicas, La catedral y la Sagrada Cruz, en la calle de Franklin.—Santa Maria, en la de Endicott.—San Patricio, en la de Northampton.—San Pedro, San Pablo, y San Augustin, en Broadway, South Boston.—San Juan, en la calle de Moon.—La Santisima Trinidad, Suffolk.—San Nicolas, y el Redentor, en East Boston.—San Vicente de Paul, en la de Purchase.—San James, en Harvard, esq., de Albany.

Teatros.—Boston Museum, en la calle Tremont, cerca de Court.—Boston Theatre, en la de Washington, No. 361.—Howard Athenæum, en la de Harward.—Ordway's Hall, en la de Washington, No. 165.

Oficina de Correos.—En Merchant's Exchange, calle de State.

Aqueducto—Al respaldo de la casa de Estado.

Telégrafos.—En Merchant's Exchange, calle de State.

Boston es el centro de siete líneas férreas que con sus multiplicados entronques y ramales conducen á todos los puntos del Estado y á la mayor parte de los de Nueva Inglaterra. Las mencionaremos por el órden siguiente.

1° *Ferrocarril de Old-Colony.*—Tiene el embarcadero en la

esquina de las calles de Kneeland y South y se extiende hasta *Plymouth* (37 millas, $1 10), prolóngase hasta *Barnstable*, punto en donde en 21 de diciembre de 1620 desembarcaron los *Peregrinos* fundadores de la Nueva Inglaterra. Esta línea pasa por *Quincy* (8 millas, 25 cents) célebre por sus canteras de granito y en donde entronca el ramal que conduce á *Cohasset* (22 millas, 60 cents); y por *South Abington*, entronque del ramal de *East-Bridgewater* (27½ millas, 65 cents). En todos los paraderos de esta línea se goza de puntos de vista á cual mas pintoresco, siendo al mismo tiempo centros de importantes fábricas.

2° *Ferrocarril de Boston, Providencia y Stonington.*—De Boston á Providencia 42 millas ($1 25)); á Stonington 90 ($2 75). En *Mansfield* sobre la misma via parte un ramal de 31 millas que conduce á *Bedford*, á orillas del mar.

3° *Ferrocarril de Boston y Worcester.*—La longitud es de solo 44 millas ($1 25), pero en ellas se encuentran los siguientes puntos importantes.

Brighton, sobre el rio Charles (5 millas de Boston, 15 cents), es el mercado de ganados mas considerable de Nueva Inglaterra.

Newton (7 millas, 25 cents) de donde parte un ramal que va á *Lower Falls* ó cascadas bajas que con su fuerza motriz alimentan un sinnúmero de manufacturas.

Framingham (21 millas, 55 cents). Aquí se halla la represa de las aguas que se conducen á Boston. Muy pintoresco é industrioso.

Hopkinton (24 millas, 65 cents): célebre por sus aguas minerales.

Worcester, término de la línea y sumamente importante por haberse convertido en centro de numerosas vias artificiales de transporte. En este punto entronca el ferrocarril Occidental que conduce por Albany ó Troy al lago Erie y á todas las regiones del Oeste. Se estiende desde Worcester 118 millas hacia el O. hasta encontrar el ferrocarril de Albany y West Stockbridge. La distancia entre Boston y Albany es de 200 millas ($5) y los trabajos artísticos de la via son dignos de llamar la atencion de los inteligentes. Poblacion, 22,000 habitantes.

Entre Worcester y la linea fronteriza del Estado se hallan los puntos siguientes.

Springfield (96 millas, $2 85) importante por los valores que en él circulan. La ciudad está edificada á orillas del rio Connecticut, habiendo vapores que hacen á cada momento el trayecto entre Hartford y los puntos intermedios. A las vias naturales que han hecho de Springfield un mercado importante se añaden el ferrocarril que por el Este conduce á Boston; el que por el O. se dirige á Albany, y el que por el S. va á Hartford y

New Haven, uniéndolo de este modo con la metrópoli comercial de la Union. Pob. 15,000 hab.

Westfield (108 millas, $2 95) construida en un campo pintoresco, y punto de union del ferrocarril del Canal con el Occidental.

Pittsfield (151 millas, $4) ofrece un atractivo particular al viajero por su situacion á 1000 pies de elevacion en medio de montañas escarpadas.

Shaker-village (156 millas, $4 20) presenta al economista bastantes motivos de estudio por sus extensos cultivos y variadas industrias, cuya explotacion se hace bajo el régimen de la comunidad.

En Worcester desemboca tambien el ferrocarril de Providencia, continuado al N. por otra línea que atraviesa el estado de Nueva Hampshire y entronca con la gran via que une á Boston con el lago Champlain.

4° *Ferrocarril de Fitchburg.*—Tiene el embarcadero en la esquina de las calles de Causeway y Haverhill y recorre 50 millas ($1). Pasa al pié del monumento de Bunkerhill, y atraviesa por los puntos siguientes.

West Cambridge situado á orillas de dos lagos rodeados de bonitas residencias de verano y que contribuyen con inmensas cantidades de hielo al comercio de este artículo.

Concord (20 millas, 45 cents) sobre el rio del mismo nombre; célebre en la historia del pais por haberse ganado en él la primera victoria sobre los Ingleses en 19 de abril de 1775.

Fitchburg; cuya poblacion es hoy diez veces mayor de lo que era ántes del establecimiento del ferrocarril. Es centro de importantes manufacturas, en las que se trabaja el algodon, la lana y el cuero, fabricándose en grande escala botas, zapatos, papel y otros muchos artículos. Poblacion, 8,000 habitantes.

5° *Ferrocarril de Concord por Lowell.*—Tiene el embarcadero en la calle de Lowell, y se construyó al principio hasta el pueblo de este mismo nombre, convirtiéndose en el primer anillo de la cadena de comunicacion que atraviesa los Estados de Nueva Hampshire y Vermont, y continúa hasta Montreal, costeando el lago Champlain. Al construirse este camino se tropezó con dificultades sin cuento, y el pais montañoso que atraviesa obligó á emprender trabajos tan notables por su atrevimiento como por su perfecta ejecucion, y de los cuales hablaremos á su debido tiempo. La distancia de Boston á Concord es de 76 millas ($1 50).

Lowell (26 millas, 50 cents) situado cerca de la frontera de Massachusetts, es uno de los puntos mas importantes de los Estados Unidos, y el nombre que se le ha puesto de *Manchester de*

la Union, indica muy bien el rango que ocupa. Su importancia actual es debida en su totalidad á las compañias manufactureras que se han establecido al rededor de la poderosa fuerza motriz con que la naturaleza ha dotado á este punto. Lowell está construido en la confluencia de los rios Merrimack y Concord, y la cascada que la industria ha utilizado pertenece al primero de ellos, precipitándose por igual desde una altura de 30 pies y dando 2,000 pies cúbicos de agua por segundo, ó sea la enorme cantidad de 173 millones al dia. El sitio ocupado por la ciudad era en 1815 un desierto; hoy cuenta 40.000 almas, cuya tercera parte se halla empleada en las manufacturas. Estas están sostenidas por quince poderosas compañias que han empleado un capital de 15 millones de pesos. Los productos de las manufacturas ascienden semanalmente á 1,200 kilómetros de telas de algodon y de 12 á 15 millas de telas de lana, empleando al mismo tiempo 6,500 quintales de materia prima ó bruta. Lowell ofrece al mundo el ejemplo mas palpable de las transformaciones que puede realizar la fuerza industrial enérgicamente aplicada. Los minuciosos detalles de las fábricas, la perfeccion y novedad de los medios mecánicos puestos en accion, el sistema administrativo que se sigue en esos grandes establecimientos, son otros tantos objetos dignos de la atencion y del estudio del industrial y del economista. La construccion de la ciudad es bonita y sus instituciones indican desde luego el bienestar de la poblacion y el poder de las compañias que la han fomentado. Posee cuantas instituciones de crédito exigen sus necesidades, así como cajas de ahorros, escuelas y hospitales en gran número.

6°. *Ferrocarril del Este.*—Tiene el embarcadero en la Avenida de Oriente, al fin de la calle del Comercio. Se extiende por la costa del mar hasta *Portland* (105 millas, $3) y pasa por *Lym* (9 millas, 26 cents) pueblo cuya principal industria consiste en la fabricacion de calzado para mujeres y niños, trabajándolo por medio de máquinas especiales y enviando al mercado anualmente la enorme cantidad de tres millones y medio de pares.

Salem (14 millas, 40 cents), edificado en una península sumamente pintoresca. En otro tiempo fué un centro comercial de gran importancia por sus relaciones con el Asia, pero la proximidad de Boston le ha sido fatal. Todavia se encuentra en Salem el Museo de la sociedad marítima de las Indias Orientales, digno de que se le haga una visita.

Newburyport, (34 millas, $1) situada cerca de la frontera del Estado de Nueva Hampshire, á orillas del rio Merrimack no lejos de su embocadura, es una de las ciudades mas notables de Nueva Inglaterra por sus edificios particulares. Su comercio

exterior era en otro tiempo muy importante, pero la prosperidad siempre creciente de Boston por una parte y por otra el cegamiento del puerto le han privado de este medio de enriquecerse. Hoy solo es frecuentada por los aficionados á los baños de mar.

Este ferrocarril atraviesa en toda su anchura el Estado de Nueva Hampshire y poco mas allá de la línea fronteriza del Estado de Maine se une en South Berwick con él.

7. *Ferrocarril de Boston y Maine.*—Tiene el embarcadero en la esquina de la calle de la Union y plaza de Haymarket. Su longitud es de 73 millas hasta South Berwick, en donde se une con el anterior. Los puntos intermedios son :

MALDEN (5 millas, 18 cents), importante por sus fábricas de calzado y notable por un lago de agua dulce situado á 143 pies sobre el nivel del mar.

WILMINGTON (17 millas, 35 cents), notable por sus artefactos. Es punto de partida de un ramal que se une con la via de Lowell.

NORTH ANDOVER (23 millas, 50 cents), tiene un ramal que conduce á Lawrence, poblacion nueva, que como Lowell, se ha reunido para aprovechar el agua de una cascada. Ya se ha construido un ferrocarril que une entre sí estos dos puntos y se está construyendo otro que muy luego los pondrá en comunicacion con Manchester.

El ferrocarril de Boston y Maine atraviesa otros varios centros manufactureros y llega hasta la frontera del Estado vecino.

Nueva Hampshire.

Está limitado por los Estados de Massachusetts, Vermont y Maine, presentando una configuracion prolongada de S. á N. con solo 18 millas de costa en el Atlántico. Es el 27° en cuanto á extension, el 22° en poblacion absoluta y el 10° en poblacion relativa y envia tres representantes al Congreso.

La formacion granítica de la mayor parte del terreno lo hace inhabitable é impropio para el cultivo. Es bastante llano en las cercanias del mar, pero á medida que se adelanta hácia el N. se eleva progresivamente y llega á alturas considerables, sucediéndose las montañas de escalon en escalon hasta la elevacion de 6000 pies sobre el nivel del mar. Los numerosos valles que cortan las montañas estan cultivados donde quiera que el hombre ha encontrado tierras arables, y la configuracion del terreno hace que á

cada paso se encuentren lagos, torrentes y cascadas. En resúmen todo este pais, bautizado en los Estados Unidos con el nombre de *Suiza Americana*, justifica su t'tulo y se recomienda al viajero por la magnificencia y variedad del paisaje que presenta.

Se comprende fácilmente que, con estas condiciones, la Nueva Hampshire no puede tomar una parte muy activa en el comercio general de la Union. Su poblacion es por lo tanto esencialmente agrícola, calculándose en 9 acres de tierra lo que por término medio explota cada habitante; sin embargo, existen algunas fábricas de tejidos de lana y de algodon, las cuales prosperan bastante.

Portsmouth es el único puerto y al mismo tiempo la ciudad mas importante del Estado, y está edificado en una península á orillas del rio Iscatagua. El puerto es seguro y profundo y su rápida corriente impide que los hielos le cierren durante el invierno. Esta circunstancia ha permitido establecer en él uno de los principales arsenales de la Union. Poblacion, 80,000 habitantes.

El ferrocarril del Este que dejamos en Newburyport, pasa por Portsmouth, distando de Boston 54 millas ($1.50.) En el trayecto se encuentran los puntos siguientes.

Seabrook (40 millas, $1.15), dedicado exclusivamente á la construccion de buques para la pesca de la ballena.

Hampton (44 millas, $1.32), en un sitio pintoresco y muy visitado durante el verano.

Concord (76 millas, $1.50), capital del Estado con una poblacion de 6000 almas, está edificada á orillas del rio Merrimack y ocupa una posicion pintoresca. Puede irse desde Boston por el ferrocarril de Lowell, pasando por

Nashua (41 millas, 80 cents), centro de un comercio importante y de numerosas manufacturas.

Manchester (59 millas, $1.15), casi rival de Lowel por su rápido acrecentamiento como poblacion industrial. En la actualidad hay otro ramal que se ha puesto en comunicacion con la costa.

Ferrocarril del Norte.—Vá de Concord á Lebanon, cerca del rio Connecticut, límite del Estado de Vermont, y entronca con la línea central del mismo, formando de este modo hasta el lago Champlain una línea no interrumpida de comunicaciones, que muy luego llegará á Montreal (Canadá). La distancia de Concord al rio Connecticut es de 69 millas, ($1.75), y del rio á Boston, 142 ($3.25).

La construccion de este ferrocarril á través de montañas escarpadas ó rodeandolas ha hecho necesariamente que se multipliquen los trabajos de arte: muchos de ellos son atrevidos, contri-

buyendo con el pais á crear para el viajero una sucesion de los mas magníficos panoramas que pueden verse.

Gorham es una poblacion insignificante en sí misma, pero es el punto donde principia el camino mas accessible para penetrar en el grupo de las Montañas Blancas (*White Mountains*) que figuran en el número de los caprichos de la naturaleza mas dignos de llamar la atencion del viajero. El ferrocarril que partiendo de Portland, pasa por Gorham para dirigirse al rio San Lorenzo, es el que debe elegir el viajero que quiera evitarse fatigas y desee visitar esta parte del pais, en la que se encuentran las regiones mas elevadas de la Suiza Americana.

Las Montañas Blancas están cubiertas de nieve durante 8 meses del ano, se extienden sobre una superficie de 20 millas cuadradas y ofrecen la particularidad de conservar bosques frondosos á pesar de la temperatura glacial que reina eternamente.

La elevacion perpendicular de los picos principales sobre el nivel del mar, es la siguiente.

Monte Washington,	6,243	pies
" Adams,	5,767	"
" Jefferson,	5,665	"
" Madison,	5,384	"
" Monroe,	5,298	"
" Franklin,	4,854	"
" Lafayette,	4,723	"

La excursion á estas montañas no ofrece riesgo alguno, y el cansancio que experimenta el viajero al subir tan escarpadas cuestas, queda ampliamente compensado con la magnificencia natural del sitio que visita.

Al salir de Gorham se penetra en el *Notch* ó garganta de 2 millas de longitud sepultada entre dos paredes verticales. A poca distancia de la entrada principia la serie de cascadas, siendo notable entre otras la *de la Plata*, por saltar sobre un plano inclinado de una altura prodigiosa. A la salida de la garganta está el *Flume* cascada de 250 pies de elevacion, y en sequida se penetra en otra garganta que termina en la *Montaña del Perfil* la cual surje bruscamente,elevándose 1,000 pies mas sobre las otras. Todos estos accidentes del terreno en medio de una formacion granítica producen contornos y aristas perfectamente dibujados, cortaduras profundas y torrecillas fantásticas que se destacan en todos sentidos: las superficies despiden chispas al contacto de las numeroras cascadas y sus formas son reflejadaspor las aguas de infinitos lagos. Cerca de la cima de la Montaña del Perfil se ve el de una cara humana artísticamente cincelado por la naturaleza, lo cual hubiera dado origen sin duda alguna á no pocas crónicas de gigantes, si por fortuna ó por desgracia hubiese vivido en el pais desde tiempos remotos una raza de poetas.

El viajero puede examinar todo este cuadro con la mayor comodidad, y el hotel de *Willey* que un especulador ha establecido le permite descansar de sus fatigas y le evita la molestia de ir cargado con las municiones de boca. Pero si bien se mira, esa misma casa lanzada en medio de todos esos caprichos de la naturaleza, á una altura prodigiosa y èn medio de la mas profunda soledad, no es la que menos admiracion causa al hombre que no está familiarizado con las costumbres Americanas.

Desde este punto se pasa fácilmente á los montes Lafayette, Franklin y Monroe, que se dejan atras, y despues de atravesar un bonito valle se llega al pie del monte Washington, en donde se halla el hotel de *Fabyan*, el cual provee los medios necesarios para verificar la subida de esta elevada montaña, aun cuando basta un dia para subir y bajar.

Fácilmente se comprende que en medio de todas estas huellas de convulsiones naturales, de todos esos grupos redondeados, de esas rocas desgarradas, de esos depósitos de agua que se desbordan y de esos bosques sombrios, se encuentran sitios admirables, y que desde la cima de cada una de las montañas se descubren paisages que la pluma nunca acertará á describir. Desde la cúspide del Monte Washington la vista abarca la inmensidad. En primer término picos y grupos cortados por profundos valles, extendidos á lo lejos y disminuyendo gradualmente; luego cascadas y lagos sin número; despues rios que se escapan saltando y huyen á las llanuras; mas allá pueblos y ciudades y campos cultivados, y por marco del cuadro el oceano y el cielo; la soledad, la tierra, el infinito. Tales son los elementos del cuadro que los Americanos van ó contemplar desde todos los puntos de la Union, y que á los ojos del viajero de otros paises presenta el objeto mas digno de llamar su atencion. Las Montañas Blancas son una de las maravillas de los Estados Unidos.

Ademas del camino anteriormente indicado como mas favorable para penetrar en ese grupo de montañas, se puede salir de Plymouth, ó tomar el ferrocarril de Concord hasta el paradero de *Weir* á orillas del lago Winnipiseogee que se atraviesa en vapor hasta *Centre Harbor*. En este punto se toma la diligencia que á traves de las montañas conduce al viajero á Old Crawford y al hotel de Willey. Esta via es sumamente pintoresca, pero el camino es tan infernal que el mejor modo de no llegar al hotel con todos los huesos molidos es hacer el viaje á pie.

El lago *Winnipiseogee* no solo es extraordinario por su enrevesado nombre, sino por el cuadro de montañas con que la naturaleza se ha entretenido en adornarle, y por las 365 islas que ha sembrado en él. El aspecto delicioso de esas aguas tranquilas y transparentes que ocupan una extension de 20 millas,

y de esos apacibles puntos de vista que varian hasta lo infinito sirve de primer término y contraste al agreste y ruidoso espectáculo que el viajero vá á contemplar en las Montañas Blancas.

Si en lugar de emprender el viaje desde Boston, se hace desde Nueva York, el camino mas directo es por New Haven, Hartford, Springfield, Bellows Falls hasta Wells River, en cuyo punto se toma la diligencia para andar las 18 millas que faltan hasta Littleton y el hotel de Fabyan, al que se llega el mismo dia de haber salido de Nueva York, habiendo andado 320 millas por $9.50.

Maine.

Comprende casi la mitad de la superficie total de Nueva Inglaterra; es el 21° por su extension, el 14° por su poblacion absoluta y el 17° por la relativa y envia seis representantes al Congreso.

En él termina, al N. E., el territorio de los Estados Unidos, confinando con las posesiones inglesas; es limítrofe de Nueva Hampshire y posee una estensa linea de costas cortadas por infinitas bahias y excelentes fondeaderos.

La parte del N. cubierta de bosques está poco habitada, habiéndose dirigido la poblacion hácia las orillas del mar. El suelo es bueno, aunque mas propio para pastos y crianza de animales que para el cultivo propiamente dicho. El terreno se presenta llano hácia la costa, pero en el centro se eleva gradualmente y aun cuando termina en una série de montañas, no son estas tan escarpadas como las de Nueva Hampshire, sin que por eso dejen de ser abuntantes en los lagos y cascadas peculiares al territorio de Nueva Inglaterra.

Tiene un comercio extenso de madera aserrada en todas las formas, llevándola hasta los puntos mas distantes del globo; asimismo explota y exporta al Sud granito, legumbres y cereales. Los talleres de construcciones navales abundan en la costa, y los habitantes del pais dan mas contingente de marinos que ningun otro Estado de la Union, para la pesca en grande escala, siendo la del bacalao y macarela la que mas gente emplea.

Portland es la ciudad mas considerable é importante del Estado, y esta edificada sobre una península á la extremidad S O. de la bahía de Casoo. Domínala un observatorio desde el

cual se descubre un horizonte magnífico, abrazando la vista las nebulosas líneas de las Montañas Blancas á 60 millas en el interior. El comercio del puerto es muy activo y floreciente, consistiendo principalmente en madera aserrada y pescado salado que exporta para los diversos puntos del litoral de los Estados Unidos y de las Antillas. Poblacion, 25,000 habitantes.

La via marítima entre Portland y Boston está abierta á los vapores desde la primavera hasta mediados de otoño, pero el camino mas directo y seguro es, ó por el ferrocarril del Este ó por el de Boston y Maine, ya descritos, los cuales se reunen en South Berwick cerca del límite del Estado.

Los trenes se detienen en *Saco* (92 millas, $2.90), buen puerto y centro de un comercio importante.

El ferrocarril de Portland ó *Bath* (32 millas, 92 centavos) entronca con el que el gobierno inglés construyó en Nueva Brunswick entre el Oceano y el Canadá. Para ir a *Bangor* (126 millas, $3.78) los caminos son buenos y los carruajes rápidos. Bangor es una poblacion comercial de regular importancia y construida á orillas del rio Penobscot.

Augusta es la capital del Estado, aun cuando carece de importancia; está unida á Portland por un ferrocarril de 58 millas, habiendo ademas diligencias que conducen á otros muchos puntos. A la mitad del camino entre Portland y Augusta se encuentra

Lewiston sobre el rio Androscoggin, que se precipita en este punto desde una altura de 50 pies. Esta circumstancia hace presagiar que la poblacion que actualmente se agrupa en este centro tendrá un incremento rápido, por hallarse en las mismas condiciones naturales que Lowell, es decir, contar con una fuerza motriz de que puede aprovecharse á discrecion y sin costo alguno. Inútil es hablar del aspecto pintoresco de estos sitios, porque los paisages, lagos y cascadas son tan infinitos en la Nueva Inglaterra que al fin llegan á cansar. Poblacion, 10,000 habitantes.

El ferrocaril mas interesante del Estado es el que une á Portland con Montreal, en el Canadá; conduce de Portland á Lewiston (33 millas, 99 centavos) en donde entronca el ferrocarril del Androscoggin y Kennebec, corto todavia, pero que está llamado á ocupar una extension considerable, á medida que se pueble el pais.

A 43 millas de Portland se halla *Mechanic Falls*, entronque del ramal de Rockfield, destinado tambien á ser dentro de muy poco tiempo el primer anillo de una cadena importantísima. Este ramal pasa por Augusta, Bethel y Gorham, camino de las Montañas Blancas.

Mechanic Falls dista solo 5 millas de *Berlin Falls*, cascada colosal y la mas importante de Nueva Inglaterra, formada por el

caudaloso rio *Gran Androscoggin* que en el espacio de 2 millas escasas tiene un desnivel de 200 pies. A 35 millas entronca el ferrocarril mencionado con la gran línea del San Lorenzo y del Atlántico, en la frontera del Canadá.

Una vez que, segun la costumbre Americana, la via de comunicacion ha precedido á la poblacion, los trabajadores acuden en tropel á agruparse en torno suyo, se pueblan los desiertos y se utilizan todas esas fuerzas vivas que la naturaleza ha esparcido tan profusamente en todo el trayecto. Ese camino es de una utilidad inmensa para Boston y mas aun para Portland, porque abrió entre este punto y Montreal una via de trasportes y cambios mas rápida, directa y económica que la del Bajo Canadá al Oceano.

Vermont.

Es el único Estado de Nueva Inglaterra que no tiene costas, hallándose encerrado entre los de Nueva York, Massachusetts, Nueva Hampshire y Bajo Canadá. Es el 26° en cuanto á su extension, el 23° por su poblacion absoluta y el 11° por la relativa y envia tres representantes al Congreso.

El nombre que lleva y que le fué dado por sus primitivos habitantes los franceses del Canadá indica á la vez la configuracion y calidad de su suelo desigual y fértil. Puede compartir con la Nueva Hampshire el dictado de Suiza Americana, con solo la diferencia de que en Vermont los valles son mas extensos y cubren gran parte de la superficie total.

En este supuesto, el Estado que nos ocupa debe ser y es esencialmente agrícola, habiendo progresado prodijiosamente en este ramo. Goza merecida fama por la cantidad de cereales y legumbres que cosecha, por el número y calidad de ganados que cria y por los efectos y animales que produce. Por lo tanto no debe esperarse encontrar en él ciudades muy populosas, sino mas bien pueblos con alguna que otra manufactura y extensas haciendas repartidas por todo el pais. Estas haciendas se hallan principalmente al S. y S. O. hácia los Estados de Massachusetts y Nueva York, porque hácia el N. E. hay todavia muchos terrenos sin desmontar, si bien los nuevos ferrocarriles llevarán á ellos brazos que no tardarán en fomentar otras haciendas.

A pesar de todas las circunstancias enunciadas, Vermont ha sabido aprovechar el lago Champlain y el rio Sorel, que le

permite comunicar con el San Lorenzo para explotar y exportar las maderas de sus bosques, que todos los años envia en enormes balsas por esas dos vias navegables.

Burlington, á orillas del lago Champlain, es la ciudad principal del Estado y debe su prosperidad á su situacion en el centro de una red inmensa de ferrocarriles. La ciudad es bonita y ocupa una posicion pintoresca y su puerto es el centro del comercio del lago cuando la estacion permite que esté abierto. El lago Champlain tiene 132 millas de longitud y se halla cortado por numerosas islas, presentando enfrente del puerto el mayor espacio abierto. Poblacion, 6,110 habitantes.

En Burlington arranca un ferrocarril que rodea el lago y entronca con otros que se extienden hasta Montreal.

Rouse's Point, á 48 millas de Burlington, es el último punto de los Estados Unidos por esta parte, y en él principia el Canadá.

Burlington comunica con Boston por dos vias ferreas. La una es continuacion de la linea que vá hasta Bellow's Fall (115 millas, $3), punto que debe su nombre á la aglomeracion de sus cataratas y al rio Connecticut que se precipita entre dos orillas altas y escarpadas, presentando todas las condiciones de un sitio de los mas notables. La segunda via vá tambien de Boston a Bellow's Fall pasando por Greenfield y Drattleboro, pero la primera es siempre preferible.

Bellows Fall, punto importante á causa de la fuerza motriz con que le ha dotado la naturaleza, debe tambien su prosperidad á las dos líneas ferreas que terminan en él, y ademas al ramal de Sullivan que communica con el de Passempsic y con los que forman el tronco principal de los Estados de Vermont y Nueva Hampshire.

Montpellier reune las ventajas que le presta su posicion central en el Estado y la de ser su capital; por lo demas nada ofrece de notable.

Las distancias y precios entre los puntos principales son las siguientes.

De Montpellier á Burlington..............	40 millas	$1.15.
á Boston..................	219 "	5.30.
De Burlington á Boston	259 "	6.65.

Entre Burlington y *Rutland* hay otro ramal de 70 millas que pone al primer punto en comunicacion directa con Nueva York, de la que dista 376 millas.

A los ferrocarriles que preceden se unen otros muchos ramales mas ó menos importantes que comunican con los puntos secundarios del Estado. Cuenta ademas hácia el N. E. con otras dos vias ó arterias principales que aun no están concluidas, pero que

es de presumir, en vista del efecto producido por los tramos puestos ya en circulacion, que á su conclusion se agrupará una poblacion industriosa en esa parte todavia desierta de los Estados Unidos.

Estados centrales.

Véase Nueva York.

NUEVA JERSEY.

El Estado de Nueva Jersey tiene por limites al N. el rio *Hudson* que la separa de Nueva York; al S. la bahia del Delaware, al E. el Atlántico y al O. el Estado de Pennsylvania. Es el 28° en cuanto á su extension, el 17° por su poblacion absoluta y el 4° por la relativa y envia cinco representantes al Congreso.

El territorio es fértil, montañoso al N., ondulado en el centro y llano y arenoso al S. La mayor parte del terreno está cultivado y sus principales producciones son cereales, frutas y legumbres que alimentan los mercados de Nueva York y de Filadelfia, contando ademas numerosas, importantes y variadas fábricas.

Nada hay en este Estado digno de llamar la atencion del viajero, excepto el Cabo May, posicion magnífica á la extremidad oriental de la bahia del Delaware, punto de reunion durante la estacion de los calores y muy preferido por la gente de tono. Los hoteles son buenos, diferenciándose en esto de los demas del Estado, que todos son menos que medianos.

Jersey City, edificada sobre el Hudson enfrente de Nueva York y con una poblacion de 21,000 almas pudiera haberse incorporado á esta última á no pertenecer á otro Estado, pero en realidad solo es un arrabal de Nueva York, aunque como tal goze de gran importancia. El comercio es considerable y abundan las manufacturas de todas clases, pero á lo que principalmente debe su prosperidad es al inmenso movimiento de pasageros y mercancias que diariamente se verifica entre Nueva York y Filadelfia. Todos los caminos que atraviesan el Estado, á excepcion de uno solo, van á parar á Jersey City, asi como el canal de Morris, de 102 millas de extension y que une el Hudson con el Delaware.

Jersey City tiene varias comunicaciones con Nueva York por medio de vapores que atraviesan el Hudson cada 10 minutos, y

al pié de GRAND STREET está el muelle de los vapores de la línea Cunard, que hacen viajes periódicos entre Nueva York y Liverpool.

El ferrocarril mas importante de todos los que arrancan de Jersey City es el que pasando por Newark y Trenton se dirige á Filadelfia. La distancia es de 86 millas y cuesta $3.

NEWARK (8 millas, 25 cents) construida á orillas del rio Passaic, es la ciudad mas poblada é importante del Estado, habiéndose construido inmensos trabajos hidráulicos para surtir de agua dulce á sus 52,000 habitantes. La ciudad es notable por su actividad industrial y por el considerable número de fábricas que encierra, en las cuales se construyen y trabajan joyas, cueros, arneses. carruajes, zapatos, sombreros, máquinas, jabon, velas &c Tiene servicio diario de vapores con Nueva York, y pasa por ella el canal Morris.

ELIZABETHTOWN (14 millas, 25 cents) es el punto de convergencia de otra via ferrea (62 millas) que conduce á *Easton* (Pensilvania), y se ha construido otro ferrocarril que no tardó en adquirir importancia por dirijirse á las ricas minas de carbon de Lehigh. Se puede ir á Easton directamente desde Nueva York embarcándose en el muelle n°. 1 del rio Norte en el vapor que conduce á Elizabethtown (15 millas) y tomando despues el ferrocarril de Elizabethtown á Easton, en todo 75 millas, $1 75.

NUEVA BRUNSWICK (31 millas, 50 cents) situada sobre el rio Raritan se halla en comunicacion marítima con Filadelfia y la bahía del Delaware, siguiendo el canal que hay entre el rio del mismo nombre y Bordentown. Poblacion, 10,000 habitantes.

PRINCETOWN (49 millas, $1 25) notable solo por su colegio de teologia.

TRENTON (60 millas, $2 25.) capital del Estado, edificada en los límites del mismo y á orillas del rio Delaware. Su posicion es pintoresca y pasa por ella el canal de Nueva Brunswick á Bordentown. Poblacion, 7,000 habitantes.

Entre Jersey City y *Morristown* hay otro ferrocarril de 32 millas ($1) que muy pronto llegará hasta *Douvre*, y otro que se dirije á *Sufferus* (32 millas, 82 cents) pasando por Paterson y entroncando cerca de Ramapo con la gran línea central de Nueva York y el Erie.

PATERSON (17 millas, 50 cents) es una ciudad importante por sus fábricas, situada á orillas del rio Passaic, y que llegará á adquirir gran preponderancia á causa de las vias de comunicacion con que cuenta. Poblacion, 18,000 habitantes.

AMBOY, situada sobre un brazo del Hudson á 25 millas de Nueva York, es el punto de partida del ferrocarril que se dirije al S. O. y termina en Camden (62 millas) enfrente de Filadelfia.

De Camden á Nueva York, 96 millas, $3. El punto mas notable de esta línea es

Bordentown, (63 millas, $5 20) sobre el Delaware, sumamente frecuentado durante el verano por la alta sociedad de Filadelfia, y residencia en otro tiempo del rey José, hermano de Napoleon I., que hizo construir en ella una magnífica casa.

Muchas de las localidades de Nueva Jersey son célebres en la historia de la guerra de la revolucion americana y en Trenton fué donde el 25 de diciembre de 1770 desembarcó Washington con 2,500 hombres sorprendiendo y haciendo prisionera la guarnicion enemiga.

Delaware.

Tiene por límites al S. y al O. el Estado de Maryland, al E. la bahía del Delaware, y al N. el Estado de Pennsylvania. Es el mas pequeño de los Estados centrales, el penúltimo en cuanto á su extension y poblacion absoluta y el 9° por la relativa, enviando un solo representante al Congreso.

El suelo es llano y favorable al cultivo, cosechándose en abundancia trigo y maiz de superior calidad y afamados en toda la Union. Los establecimientos industriales se hallan aglomerados hácia el N. casi en su totalidad, y consisten en molinos de harina y pólvora y fábricas de papel y de tejidos de algodon y de lana.

Cerca del cabo Henlopen, al Sud de la bahía del Delaware se encuentra *Lewiston* ó *Lewes*, una de las ciudades mas antiguas de la América del Norte, construida por los Suecos en 1630. Hoy dia carece completamente de importancia.

El Estado que nos ocupa es notable por la falta absoluta de las grandes empresas que tan comunes son en los demas Estados. Propiamente hablando solo posee la mitad de un ferrocarril de 15 millas que va de Newcastle á Frenchtown (Maryland) y del canal del Delaware y Chesapeake, destinado á poner en comunicacion las bahías de esos nombres.

Trátase sin embargo de construir una vía que atravesará el Estado en toda su longitud, y si esto se verifica será señal de que por fin ha despertado un pueblo que hasta ahora ha estado sumido en una especie de letargo especulativo. Miéntras tanto y gracias al aislamiento debido á su posicion geográfica, ni aun reporta beneficio de los trabajos emprendidos en los Estados vecinos. El único ferrocarril que por él pasa es la gran línea de

Nueva York al Sud y para eso no hace mas que tocarle en el trayecto de Baltimore á Filadelfia.

Wilmington es la poblacion mas importante del Estado, cuenta sobre 14,000 habitantes y se halla situada en el centro de una comarca rica y fértil, cerca del rio Brandywine.

Dover, á 75 millas de Wilmington y situada casi en el centro del Estado, es su capital, pero carece de importancia y hasta la poblacion es muy corta. Entre estos dos puntos hay líneas de diligencias que transportan diariamente á los viajeros de uno á otro, cuyo método antiguo de locomocion durará hasta que se construya el ferrocarril proyectado.

Pennsylvania.

Este Estado es, despues del de Nueva York, el mas extenso, poblado y considerable de los del Centro. Limitado al N. por el Estado de Nueva York, al E. por el de Nueva Jersey, al S. por los de Maryland, Delaware y Virginia, y al O. por este mismo y el de Ohio, presenta la forma regular de un paralelógramo. El lago Eriè lo baña al N. O. solo algunas millas y al S. E. comunica con el Oceano por un paso que la bahía del Delaware deja felizmente abierto á los buques de mayor calado. Es el 14° en cuanto á su extension, el 2° en poblacion absoluta y el 8° por la relativa. Su importancia comercial é industrial es tan considerable como su influencia política en los asuntos generales del pais y envía veinte y cinco representantes al Congreso.

El territorio se halla cortado hácia el centro por varios ramales de la cadena de los Alleghanys, los cuales se dirijen del N. E. al S. O. y durante largo tiempo se consideraron como una barrera insuperable para el comercio. Sinembargo, aunque esas montañas son bastante elevadas, no llegan á una altura extraordinaria y encierran muy pocos valles en que el hombre no puede establecerse. Las dos vertientes de la cadena descienden rápidamente ya hácia el Oceano, ya hácia los grandes Lagos, y por ambos lados ondula el terreno progresivamente hasta terminar en extensas llanuras.

El terreno es fértil y bien cultivado, produciendo en abundancia los cereales y frutos comunes á toda esta region de los Estados Unidos, aunque los de Pennsylvania gozan fama por su excelencia y calidad superior. Las riquezas minerales abundan en todas partes del Estado y principalmente los carbones secos ó bitumino-

sos y el mineral de hierro, que se encuentra en criaderos numerosos é inagotables. La mitad del hierro que se fabrica en la Union sale de Pennsylvania, así como la mayor parte del mineral combustible que se consume en el N. E. y el E. del pais.

La poblacion ha trabajado sin descanso para sacar partido de las riquezas del suelo, construyendo canales y ferrocarriles en todas direcciones y abriendo numerosas comunicaciones con los Estados orientales y occidentales.

La educacion pública y el estudio de las ciencias se hallan prodigiosamente extendidos, los establecimientos de beneficencia llegan hasta lo infinito y bajo este concepto se halla á la cabeza de los Estados mas adelantados de la Union.

Filadelfia, á 87 millas de Nueva York, 97 de Baltimore, 137 de Washington y 322 de Boston, es la segunda ciudad de la Union en cuanto al número de habitantes. Aun cuando el incremento de la poblacion fué bastante rápido hasta 1830, nunca habia tomado el impulso que posteriormente ha recibido. En esa época contaba 130,000 habitantes, cifra que se aumentó en un 50 p.c. en los diez años siguientes y en un 230 p.c. hasta 1850 en que el censo de poblacion acusó 410,000 almas. Siguiendo esta misma proporcion se calcula que en 1860 tendrá mas de 600,000 habitantes.

La ciudad está edificada á algunas millas mas arriba de la confluencia de los rios Schuylkill y Delaware; es decir, que casi en el centro de la ciudad el terreno se eleva para formar una vertiente á cada uno de estos rios, circunstancia que han aprovechado los habitantes para convertir la ciudad en la mas limpia y aseada no solo de los Estados Unidos, sino quizá del mundo entero. El ejemplo de Nueva York, construida tambien sobre dos vertientes, y sin embargo sucia y llena de inmundicias, prueba que el aseo público de Filadelfia se debe principalmente al carácter de sus habitantes y á la vijilancia de las autoridades. Estas mismas causas hacen que esté bien alineada, bien distribuida, bien ventilada, y que tanto las calles como las casas reciban diariamente frecuentes abluciones.

Hay en la ciudad bonitas plazas, unas plantadas de árboles y otras enarenadas, mereciendo especial mencion las de Washington y de la Independencia, ambas cerca de la Casa del Estado. La segunda de estas plazas conserva ademas un recuerdo histórico que nunca se borrará de la memoria de los Americanos. En ella se publicó en voz alta y ante el pueblo reunido, el acta de la *Declaracion de la Independencia* que rompió el lazo que unia á las colonias inglesas con la madre patria, é hizo de esas colonias emancipadas el primer núcleo de los Estados Unidos. He aqui porqué conserva ese nombre y es al mismo tiempo el sitio favorito

del pueblo para convocar las asambleas públicas y celebrar sus *mass meetings.*

La Casa del Estado, ya mencionada, nada tiene de comun con los edificios que llevan ese nombre en los demas Estados, porque Filadelfia no es capital ([1]): es solo un gran edificio, ó mejor dicho un caseron, destinado en parte á los tribunales de justicia, poco notable por su aspecto exterior, pero célebre en los fastos del pais por haberse reunido en él por primera vez el Congreso de los Estados Unidos, cuando, en 4 de Julio de 1774, adoptó el acta de independencia. La sala de deliberaciones ha quedado intacta desde entónces y en ella se conservan algunos cuadros de mérito y una estátua de Washington esculpida en madera.

La Casa de Moneda es la mas importante de la Union, y objeto digno de exámen para todo el mundo, por la perfeccion de la maquinaria y útiles de todas clases, y por los métodos particulares que se emplean para el ensaye y amalgama.

La Aduana es tambien un edificio notable y ocupa el vasto y grandioso local construido por el antiguo Banco de los Estados Unidos, institucion gigantesta que durante algun tiempo fuè la reguladora y dueña absoluta de todos los bancos locales del pais, y que despues vino abajo por los esfuerzos constantes del partido democrático. La construccion de este edificio costó 300,000 pesos.

Los bancos locales y las cajas de ahorros fundadas por particulares son numerosas, y los edificios en que se han establecido son todos de primer órden, descollando entre ellos el Banco de Pennsylvania, el de Filadelfia y el de Norte-América.

Entre las muchas iglesias de esta ciudad figuran en primera línea la Catedral católica de San Pedro y San Pablo, de estilo romano y corintio alternado y de 215 pies de longitud por 134 de anchura; la iglesia episcopal de San Estévan, y la presbiteriana de la plaza de Washington.

Filadelfia es célebre en los Estados Unidos y aun fuera de ellos por la reputacion de que gozan sus escuelas de medicina y sus sociedades científicas, entre las que figura en primer término el instituto de Franklin, que, fiel al nombre de su ilustre fundador, sostiene con grande éxito el progreso de las ciencias y de sus aplicaciones. Entre los establecimientos consagrados á la enseñanza, se nota en primer lugar el colegio de Girard, debido á la munificencia del particular cuyo nombre lleva, el cual murió en 1831,

([1]) Es una cosa que no deja de llamar la atencion de los extrangeros, el que ninguna de las dos ciudades mas populosas, importantes y comerciales de la Union (Nueva York y Filadelfia) sea capital, ni aun del Estado en que se hallan.

haciendo donacion á la ciudad de 2,000,000 de pesos y 45 acres de terreno con el objeto indicado.

Las instituciones de beneficencia son numerosas, bien dispuestas y sostenidas; contándose dos hospitales, un asilo de sordomudos y otro de ciegos, y una casa de pobres, magnífico establecimiento situado enfrente de la ciudad, en la orilla opuesta del Schuylkill. y famoso por su buena distribucion y régimen interior.

Las cárceles son las suficientes para establecer una rigorosa clasificacion entre sus habitantes, y por lo general consisten en sólidos y extensos edificios, confiados al cuidado de administradores exactos y vijilantes, y tales como debe esperarse en un pais reputado en toda la Union por el mejor en su sistema de manejo en este ramo de la policía pública. El sistema celular ó de aislamiento, que ha tenido su orjen en Filadelfia, se practica rigorosamente en todas las cárceles destinadas á recibir malhechores, y la Penitenciaria ó presidio del Estado, en el que se hallan los sentenciados á trabajos forzados, llama particularmente la atencion por su magnitud, distribuccion y direccion, y por los cuidados asíduos de que son objeto los sentenciados.

Hay en Filadelfia cuatro teatros, mereciendo especial mencion la Academia de música; dos salones para conciertos siendo notable por su magnificencia el *Concert Hall*, en la calle de Chesnut, y un gran número de establecimientos de segundo órden. Los hoteles son numerosos y bien servidos y algunos figuran dignamente entre los mas famosos de los Estados Unidos. Los cafés y restaurantes abundan en todas partes, pero las tabernas han tenido que ir cerrando sucesivamente sus puertas á causa de la ley de *templanza* que se halla en vigor en todo el Estado.

Los mercados y alhóndigas, bien distribuidos y aseados, llaman la atencion de todo el que llega de Nueva York y por casualidad ha visto aquí los sucios barracones destinados á ese objeto.

Filadelfia goza del beneficio de un puerto doble. En el de Schuylkill, en que pueden anclar buques de 300 toneladas, se halla el gran depósito de los carbones extraidos del interior de Pennsylvania, y en el del Delaware, situado enfrente de la ciudad, pueden anclar buques de todas dimenciones y aun atracar á los muelles de los almacenes Los habitantes de Filadelfia han sabido aprovecharse tan bien de esta feliz casualidad que anualmente reciben en su puerto sobre 40,000 buques de todas clases destinados al cabotaje interior y exterior, y 800 al comercio con paises extrangeros. Entre estos últimos se cuentan várias líneas de paquetes y vapores que hacen viajes regulares ya á los principales puertos de la Union, ya á Inglaterra y otros puntos del globo, y como dichos buques están construidos con el objeto especial de trasportar emigrantes, presentan grandes ventajas á ciertos

viajeros ya por la economía, ya por la utilidad. En el Delaware se halla establecido uno de los principales astilleros del Gobierno federal, mereciendo visitarse por mas de un concepto.

En Fairmount y casi tocando con Filadelfia se hallan los grandes depósitos que surten de agua dulce á la ciudad. Construidos cerca del Schuylkill, tienen capacidad suficiente para 22 millones de galones de agua, y la reciben por medio de una máquina hidráulica puesta en movimiento por el mismo rio.

Un poco mas arriba se encuentra la entrada del cementerio de Laurel Hill, el mas bonito de los tres que cuenta Filadelfia, y paseo muy frecuentado por sus habitantes. No es muy extenso, pero por compensacion ofrece un aspecto pintoresco, debido á los accidentes del terreno, á los frondosos árboles é innumerables flores que lo cubren, y á los monumentos que en él se han erijido, figurando entre ellos como digno de llamar la atencion un bello trozo de escultura que representa á *Walter Scott hablando con la muerte.*

HOTELES :—Continental Hotel, 926 Chestnut.—Girard House, 925 Chestnut.—La Pierre House, Broad, abajo de Chestnut.—American Hotel, 517 Chestnut, y Franklin House, Chestnut, arriba de 3d.

BANCOS.

Nombres.	*Capital.*	*Direccion.*
Philadelphia	$1,800,000	Esq. de Chestnut y la calle 4ª
North America	1,000,000	" " "
Farmers & Mechanics'	2,000,000	" " "
Commercial	1,000,000	Chestnut, No. 314.
Consolidation	500,000	North 3d st. cerca de Dock.
Commonwealth	500,000	Chestnut st.
Corn Exchange	130,000	2d st. esq. de Chestnut.
Commerce	250,000	Chestnut, No. 211.
City	500,000	6th st. No. 28.
Girard	1,250,000	South 3d st. cerca de Dock.
Kensington	250,000	En Kensington.
Manufacturers & Mechanics'	600,000	North 3d esq. de Vine.
Mechanics'	800,000	South 3d abajo de Market.
Northern Liberties	500,000	Vine st. cerca de Vine.
Penn. Township	350,000	6th st. esq. de Vine.
Southwark	250,000	South 2d abajo de South st.
Tradesmen's	150,000	2d st. esq. de Spruce.
Western	500,000	Chestnut st. arriba de la calle 4ª

CONSULES :—Brasil, E. S. Sayres, 221 South Front.—Buenos aires, N. Frazier, 105 Walnut.—Chile, F. V. Cleeman, 1108 Girard.—Costa Rica, S. M. Waln, 128 South Del. Avenue —España, G. Rocca, 251 Pine.—Guatemala, S. M. Waln.—Méjico, F. Merino, 1012 Cherry.—Portugal, E. S. Sayres.—Venezuela, W. J. Boulton, 118 South Del. Avenue.—Uruguay, J. F. Cabot, 143 S. Front.

Iglesias Católicas :—Catedral de San Pedro, calle 18 esq. de Summer.—San Agustin, calle 4ª frente á New.—San José. Willing's alley.—Santa María, calle 4ª arriba de Spruce.—San Juan, calle 13, abajo de Market.—La Santísima Trinidad, calle 6ª esq. de Spruce.—San Miguel, calle 2ª W. Kingston.—San Francisco Xavier, cerca de Fair Market.—Sta. Ana, Pt. Richmond.—San Patricio, calle 20 arriba de Spruce.—San Felipe de Neri, calle Queen, arriba de la 2ª.—San Pedro, calle 5ª esq. de Franklin Avenue.—San Pablo, calle Christian abajo de la 10ª.—La Asuncion, calle de Spring Garden abajo de la 12.—Sta. Teresa, calle de Broad, esq. de Catharine.—Saint James, calle Chestnut esq. de Mary.—San Alfonso, calle 4ª esq. de Reed.—Sta. Maria Magdalena, calle Marriot, abajo de la 8ª.—Sta. Brígida, en Falls of Schuylkill.—San Joaquin, Frankfort.—San Vicente de Paul, Germantown.—San Estévan, Nicetown.—San Juan Bautista y la Inmaculada Concepcion, Manayunk.—Ntra. Señora de la Concepcion, Chestnut Hill.

Teatros : —Academy of Music, calle de Broad esq. de Locust. —Arch Theatre, calle de Arch, No. 615.—Athenæum, calle 6ª esq. de Adelphy.—City Museum (aleman) calle Callohill abajo de la 5ª.—Concert Hall, calle Chestnut, No. 1221.—National Theatre, calle Walnut, arriba de la 8ª.—Sanford's Opera House, calle 11 abajo de Market.—Walnut Theatre, calle Walnut esq. de la 9ª.

Oficina de correos, calle de Dock esq. de la 3ª.

Telegrafo, hotel Girard House.

Lugares de interes :—Casa de moneda, calle Chestnut esq. de Juniper.—Depósito naval (Navy Yard) calle Prime esq. de S. E. Front.—Casa de correccion, Brunshill.—Penitenciaría, calle Coats W. of House of refuge —Arsenal del Estado, calle 16 esq. de Filbert.—Aduana, calle Chestnut, arriba de la 4ª.—Girard College en R. Road Avenue, arriba de la calle 19.—Acueducto, Fairmount.—La Bolsa, No. 22 de Merchants' Exchange.—Colegio médico, calle 9ª cerca de Market.—Sordomudos, calle Pine esq. de Broad; y escuela de Dibujo para mugeres, calle Chestnut, No. 1334.

Hospitales :—Children's, calle Blight arriba de Lombard.—Christ church, Cherry, No. 308.—Charity, calle Buttonwood abajo de Broad.—Episcopal, calle Front entre Huntington y Lehigh avenue : y el Marine, arriba de Gray's ferry.

Cementerios.—El *Laurel Hill Cemetery* llama la atencion del viagero porque tiene algunos monumentos elegantes y está situado en un lugar bien delicioso y tranquilo; pero lo mas agradable de este paseo es el momento de navegacion que se hace

para ir á él. Tambien se puede visitar el de *Mount Vernon*, en la esquina de Ridge y Lehigh Avenues.

A la ciudad de Filadelfia propiamente dicha se unen West Philadelphia y Blockley, regidas por diferentes autoridades municipales, y Camden, en el estado de Nueva Jersey, célebre por la excelencia de sus frutas y legumbres, término del ferrocarril de Amboy y cabeza de un ramal de 9 millas que se dirije á Woodbury. La poblacion de estos tres puntos, en continua comunicacion con Filadelfia por los vapores que á todas horas cruzan los dos rios, añade una cifra importante á la poblacion total de la ciudad, que aun podria aumentarse con la de Germantown, distante solo 6 millas que se salvan en muy pocos minutos por ferrocarril.

En las cercanías de la ciudad se hallan tambien Manayunk y Norristown, importantes centros manufactureros; el rio Wissahickon Creek que desagua en el Schuylkill por medio de cascadas sucesivas de 700 pies de desarrollo, y el viaducto del Schuylkill atravesado por el ferrocarril de Columbia.

Sin detenernos á mencionar otros muchos puntos secundarios, aunque pintorescos y frecuentados en verano, citaremos únicamente los manantiales de Brandywine, á los cuales se vá por $1, y el cabo May, ya nombrado en el Estado de Nueva Jersey.

La importancia de Filadelfia considerada en sus relaciones con las grandes vias férreas de la Union, es tambien de primer órden y se cuentan en ella las líneas siguientes:

Gran ferrocarril del Este y del Nordeste.—Principia en Filadelfia y comunica con Nueva York, ya por Trenton y Jersey City, ya por Camden y Amboy, entroncando con la gran red que cubre el suelo de Nueva Inglaterra, y con todas las comunicaciones abiertas al N. del Estado de Nueva York en direccion pararela al Hudson. Ya hemos dicho anteriormente cuál es la distancia y precio de pasaje entre Filadelfia y Nueva York, y ahora añadiremos que hay ademas una línea de vapores que hace el servicio entre las dos ciudades, pero que es poco frecuentada.

Este ferrocarril que abandonamos en Trenton, límite del Estado de Nueva Jersey, pasa tambien por

Bristol (18 millas, 25 cent.) sobre el Delaware y enfrente de Burlington, debe su importancia á la desembocadura del canal de Pennsylvania, que comunica con el de Lehigh, estableciendo una comunicacion no interrumpida con el gran criadero de antràcita del condado de Northampton.

Richmond, sobre el Delaware, puede considerarse como uno de los arrabales de Filadelfia y en él termina el ferrocarril de Reading, que se extiende hasta el centro del criadero carbonífero

del Schuylkill, permitiendo extraer inmensas cantidades de combustible.

Ferrocarril de explotacion de los grandes criaderos carboníferos centrales de Pennsylvania.—Tiene su depósito en Filadelfia en la esquina de las calles de Vine y Broad, y termina en *Pottsville* (94 millas, $2.75) pasando por

VALLEY FORGE (23 millas, 70 cent.) en el que se ven restos del campamento establecido por Washington en 1777.

READING (58 millas, $1.75) poblacion de 12,000 almas, é importante por sus manufacturas, fundiciones y talleres de maquinaria.

SCHUYLKILL HAVEN (89 millas, $2.70) cabeza de un ramal que penetra en la region occidental de los criaderos carboníferos.

POTTSVILLE, situada al fin del gran criadero central, es una ciudad que camina rápidamente por la vía de la prosperidad, poseyendo multitud de hornos, forjas, laminadores, fundiciones, talleres de maquinaria, &c. Hay varias líneas de diligencias que comunican con todos los puntos del criadero á que no han llegado aun los ferrocarriles.

SUNBURY, á 44 millas de Pottsville, debe muy luego quedar unido con este por un ramal en construccion, que entroncará con el que se dirije á los criaderos de Shamokin. La parte terminada llega hasta *Williamsport*, en donde hay otro ramal de 26 millas que termina en *Ralston* y debe entroncar en Elmira con la gran línea de Nueva York á Dunkirk.

Todos estos trabajos ejecutados en un terreno sumamente quebrado ofrecen muestras de las grandes dificultades que ha sido preciso vencer, y en el ferrocarril de Filadelfia á Pottsville se cuentan nada ménos que 44 puentes colgantes.

Ademas de la gran importancia que hoy tiene ya la línea de Filadelfia á Reading y Williamsport, está llamada á conquistar un nuevo puesto mas elevado, convirtiéndose en el tronco de una de las principales vías de comunicacion de los Estados Unidos.

En efecto, en Williamsport arranca un ferrocarril que sin salir del territorio de Pennsylvania termina en Erié, á orillas del gran lago de este nombre y punto de partida del ferrocarril de las orillas del lago, que comunica con el de Nueva York á Dunkirk y Buffalo.

ERIÈ, situada en la pequeña parte de costa que Pennsylvania posee en los Lagos, se halla en la extremidad opuesta de la diagonal que partiendo de Filadelfia atraviesa la parte N. O. del Estado. La ciudad está bien situada sobre un promontorio que penetra en el lago, y su puerto, de 5 millas de extension es uno de los mejores de los mares interiores, gozando la ventaja de verse libre de hielos la mayor parte del año. Su importancia, debida

á esas condiciones naturales y á los ferrocarriles que lo unen con el Estado de Nueva York por una parte y por la otra con el del Ohio, vá cada dia en aumento. Este punto es tambien célebre en la historia de la revolucion Americana por haberse aquí proyectado, construido y equipado en 70 dias una escuadra que en 1812 y bajo las órdenes del comodoro Perry, destruyó las fuerzas navales inglesas en los Lagos.

Ferrocarril de Columbia.—Tiene el depósito en Filadelfia en la esquina de las calles de Marquet y 5° de Schuylkill, pasa por Lancaster y termina en Columbia (82 millas, $2, 37½) sobre el rio Susquehanna.

Lancaster (70 millas, $2) poblacion de 12,000 almas, bien situada y distribuida, con abundancia de agua potable, es importante por su comercio interior. Comunica con el Susquehanna por medio del canal de *Conestoga* (18 millas con 8 esclusas) y con Baltimore por el canal de Tide Water. El ferrocarril de Harrisburg, que se prolonga hasta el Ohio, toca tambien en este punto, y todos estos medios de comunicacion producen naturalmente multiplicadas transacciones.

Columbia ocupa una posicion magnífica, por hallarse situada á orillas de un rio caudaloso sembrado de islas pintorescas y rodeado de montañas cubiertas de bosques. Tiene un puente de una milla de largo sobre el Susquehanna y es tambien centro de una gran actividad por las comunicaciones de todas clases que tiene hasta con Nueva York.

Ferrocarril de Harrisburg á Lancaster.—Es el segundo anillo de la cadena que une á Filadelfia con los Estados del Oeste. Su longitud es de 36 millas y entronca en Lancaster con el ferrocarril de Columbia.

Harrisgburg, capital del Estado de Pennsylvania, es un pueblo excepcional, y aunque no importante por su poblacion, que no pasa de 9,000 almas, lo es por la circunstancia dicha, por hallarse en el centro del Estado y por la animacion que le prestan los rios Susquehanna y Paxton, sobre los que tiene numerosos puentes, y los ferrocarriles que de él parten en distintas direcciones.

Ferrocarril del valle de Cumberland.—Principia en Harrisburg dirigiéndose al S., pasa cerca de las célebres aguas minerales de Carlisle (22 millas), toca en Chambersburg (56 millas) y se prolonga hasta Hagerstown, en el Maryland (78 millas). Toda esta línea cruza por terrenos fértiles y bien cultivados, cuyos productos van generalmente á parar á Baltimore.

Otras dos líneas unen á Harrisburg con York y Maryland por un lado y por otro con Williamsport, Erié, Elmira y Dunkirk.

Ferrocarril de Pennsylvania.—Tercer anillo y el mas impor-

tante de la cadena que une á Filadelfia con el Oeste. Principia en Harrisburg y termina en Pittsburg (250 millas, $6.50). Pasa por 20 estaciones que serian muy notables por la actividad y carácter emprendedor de sus habitantes, si la atencion del viajero no se hallase excitada con los atrevidos trabajos del mismo camino, la magnitud de las dificultades que ha sido preciso vencer y la caprichosa belleza de los sitios que se atraviesan, dominados por las altas cumbres de los Alleghanis. Esas obras arriesgadas, testimonio palpable del poder sin límite de la industria del hombre, cautivan al viajero, que no puede contemplar sin emocion ya las murallas abiertas en las montañas, ya los caballetes entrelazados que saltan por encima de los abismos y que constituyen un camino, por decirlo así, suspendido en el aire. Es preciso venir á los Estados Unidos, en medio de esa jóven y vigorosa aglomeracion de individualidades aventureras procedentes de Europa, para encontrar en las líneas de ferrocarriles las mayores dificultades naturales vencidas por medios expeditivos que el arte y la ciencia de los ingenieros de otros paises condenarian como temerarios.

El viajero aficionado á los trabajos atrevidos y gigantescos, á esas obras en que el genio del hombre, en lucha con la naturaleza, emplea todos sus recursos, halla todavía otro camino de Harrisburg á Pittsburg mas interesante, si se quiere, que el anterior, pero mas largo y molesto Miéntras que el primero se contenta con flanquear las montañas para buscar su salida al traves del grupo de los Alleghanys, el segundo se lanza por encima de ellas. Este camino se compone de un canal de 147 millas que vá de Harrisburg á Holidaysburg, de un ferrocarril de 39½ millas entre este punto y Johnstown, y finalmente de otro canal de 107 millas que se extiende hasta Pittsburg. En el primer canal hay 112 esclusas y 32 acueductos que permiten subir hasta una elevacion considerable, conservar los niveles de las alturas y bajar despues hasta el pié de la falda oriental de los montes Alleghanys. El ferrocarril pasa por encima del Blairs Gap y baja despues hasta Johnstown, teniendo en el espacio de 40 millas una inclinacion de 1,398 pies por el lado oriental y de 1,172 por el occidental, lo que dá una diferencia total de nivel de 2,570 pies ingleses, que se salva por medio de 10 planos inclinados de 130 á 307 pies de altura vertical, con ángulos sobre el horizonte que varian de $4\frac{1}{8}°$ á $5^5/_6°$. Este viaje en ferrocarril en que las locomotivas y las máquinas fijas se suceden rápidamente para llevar el tren á su destino por entre montañas escarpadas ora cortadas por tuneles, ora flanqueadas de atrevidos y multiplicados viaductos, debe contarse entre los mas curiosos y admirables que puede hacer un viajero. Por último en Johnstown principia el

segundo canal, cortado tambien por numerosas esclusas, el cual conduce hasta Pittsburg, atraviesa en este punto el rio Alleghany por un elegante acueducto, penetra luego en una montaña y por fin sale al aire libre para perderse en el rio Monongahela, poniendo de este modo en comunicacion las aguas de los Lagos y de los Estados del Oeste con Harrisburg, Filadelfia y el Oceano.

Pittsburg, á 356 millas de Filadelfia, es una poblacion de mas de 10,000 almas, situada en la confluencia de los rios Alleghany y Monongahela, cuyas aguas reunidas toman el nombre de *Ohio* y recorren desde este punto un espacio de 1,034 millas.

Construida esta ciudad en el centro de un inmenso criadero carbonífero, cerca de minas de hierro inagotables, y entre tres corrientes navegables una de las cuales conduce al Misisipí ha visto unirse á todos estos elementos de prosperidad la gran vía férrea que la atraviesa y el canal que termina en ella. Los caminos que acabamos de mencionar y que se prolongan hasta el Maine, solo son ramales de la inmensa línea que desde Portland corre hasta Pittsburg, prolongándose hasta San Luis en el Misurí y 300 millas mas allá hasta Independencia. Es decir que esta línea recorre el siguiente trayecto:

De Portland á Boston,...............	105	millas.
De Boston á Nueva York.......................	230	"
De Nueva York á Filadelfia,..................	87	"
De Filadelfia á Pittsburg,....................	356	"
De Pittsburg á Indiana,........................	300	"
De Indiana á la Tierra Alta,...................	150	"
De la Tierra Alta á San Luis,................	100	"
De San Luis á Independencia,................	300	"
Total,...	1,634	millas ó sean

470 leguas españolas de 20 al grado, que el viajero puede recorrer de una tirada. Y si el mismo viajero quiere embarcarse en el Ohio, puede ir 1,034 millas mas léjos, hasta su confluencia con el Misisipí, bajar por este rio hasta Nueva Orleans (1,028 millas), ó bien subir hasta San Luis (167 millas) ó hasta las cataratas de San Antonio (977 millas), habiendo recorrido de este modo sin interrupcion por ferrocarril y vapor 2,856 millas en un sentido y 2,795 en otro. Estas cifras demuestran claramente lo fácil que es hoy en los Estados Unidos salvar las mas largas distancias en todos sentidos.

Natural es que, colocado Pittsburg en el centro de esa gran vía, y á la cabeza de la navegacion del Ohio, rebosando en riquezas minerales y poblado por una raza activa y emprendedora, llegue con el tiempo á ser una de las ciudades mas importantes de la Union. Ademas, en su esfera de accion abraza una por-

cion de pueblos circunvecinos, y Alleghany, Birmingham, Lawrenceville y otros muchos situados á muy corta distancia, confunden naturalmente sus intereses y sus condiciones de existencia con los de la ciudad principal, y los propietarios de las numerosas máquinas, hornos, fundiciones, vidrierías, &c., esparcidas en los contornos, tienen en Pittsburg su residencia comercial y sus almacenes de depósito. La situacion de la ciudad es pintoresca, pero su interior, como puramente comercial, no ofrece nada de notable en cuanto á edificios. Los trabajos hi dráulicos para surtir de agua dulce á la ciudad son dignos de visitarse.

Despues de esta larga excursion nos vemos precisados á volver á Filadelfia donde aun hallaremos otro ferrocarril que cerca de Elmira entronca con el de Nueva York á Buffalo y Dunkirk, pasando por *Bethlehem* y *Nazareth*, problaciones fundadas por los hermanos moravos y las mas importantes que esta secta posee en los Estados Unidos.

Gran línea del Sud.—Veáse el Estado de Téjas.

Estados del Sud.

MARYLAND.

Es de forma casi triangular, aunque muy irregular en sus contornos, y se halla limitado al N. por el Estado de Pennsylvania, al E. el del Delaware y el Mar, y al S. O. el de Virginia, del que se halla separado por el rio Potomac. La bahía de Chesapeake y el rio Susquehanna lo corta en dos partes que han recibido el nombre de Oriental y Occidental. Esta encierra el pais cultivable, los criaderos carboníferos y las ciudades populosas, en las que se concentra toda la fuerza y poder del Estado; miéntras que la primera cuenta ensenadas y puertos sin número, pero es un pais de poco fondo y demasiado desprovisto de grandes medios de communicacion para que los habitantes hayan podido aprovecharse de sus ventajas naturales y acrecentarse la poblacion.

Si se tiene en cuenta la superficie de este Estado es el que respectivamente cuenta con mas costas y puertos, á la vez que ocupa el 24° lugar en cuanto á su extension. Con respecto á

su poblacion absoluta es el 15° y el 6° por la relativa, enviando seis representantes al Congreso.

El terreno es en general quebrado, lo que dá lugar á numerosos valles de corta extension en los que se produce con abundancia trigo y tabaco de superior calidad. Hay minas de hierro y de carbon mineral que forman parte del gran criadero de Pennsylvania.

Es el primer Estado, viniendo del E., en que se encuentra en vigor la esclavitud.

Baltimore, capital del Estado y situada sobre uno de los brazos del rio Patapsco, dista 14 millas de la bahía de Chesapeake, 200 del oceano, 97 de Filadelfia, 184 de Nueva York, 420 de Boston y 40 de Washington. El terreno sobre que se asienta la ciudad es inclinado y por lo tanto favorable á la limpieza. El Johns Fall la corta en dos partes reunidas por medio de varios puentes. La distribucion interior es buena y tan regular como lo permite la desigualdad del terreno, siendo la principal calle la de Baltimore, que al propio tiempo sirve de paseo. El esplendor de los almacenes y la hermosura de los edificios indican una poblacion rica y floreciente.

En los Estados Unidos se designa generalmente á Baltimore con el epíteto de *Ciudad de los monumentos*, y es en efecto la que mas abunda en estos recuerdos consagrados á perpetuar el reconocimiento de los hombres. Los hay en casi todos los sitios públicos, y el consagrado á Washington es digno de su objeto, consistiendo en una columna de 180 pies sobre que asienta la estátua del Padre de la Patria.

Entre los edificios públicos merecen citarse la casa de Ayuntamiento, la casa del Tribunal de justicia, la Reclusion de mujeres y la Cárcel del Estado.

Hay un gran número de iglesias, pero solo dos merecen especial mencion. La catedral católica, de gigantescas proporciones, es un monumento imponente. Afecta la forma de una cruz coronada por una cúpula, y encierra el mejor órgano de los Estados Unidos y dos cuadros de gran mérito debidos á la munificencia de los reyes Luis XVI y Cárlos X de Francia. La iglesia unitaria, de grande apariencia, tiene la figura de un paralelógramo y una fachada notable por su columnata y sus cinco puertas de bronce del mejor efecto.

Cuéntase ademas en la ciudad la Bolsa, cinco teatros, varios salones para conciertos, no pocos establecimientos científicos y colegios afamados y bastantes insituciones de beneficencia. Los hoteles son abundantes y bien montados y los cafés y tabernas pululan por todas partes, pero lo que mas llama la atencion del

viajero es el sinnúmero de oficinas en donde se venden billetes de una porcion de loterías autorizadas por la ley del Estado.

El agua dulce es abundante y las obras hidráulicas merecen visitarse. Hay en Baltimore un edificio que creemos sea el único en su clase, reduciéndose á una torre de 250 pies de altura, destinada á la fabricacion de perdigones.

El puerto es espacioso y seguro, pero no admite buques que midan mas de 600 toneladas; la entrada está defendida por el fuerte MacHenry.

CÓNSULES:—Bélgica, G. O. Gorter, No. 52 calle Gay; España, J. A. Pizarro, No. 3 Barnet; Francia, H. Vermot, No. 52 S. Gay; Gran Bretaña, E. W. Mark, No. 31 Exchange Building; Uruguay, P. de Marquiondo, No. 5 O'Donuell's harf.

Considerada Baltimore bajo el punto de vista comercial es una ciudad de la mayor importancia, el primer mercado de harinas de la Union y uno de los mas considerables para el tabaco. El rio Patapsco pone en movimiento mas de 60 molinos harineros, contándose ademas numerosas fabricas de tejidos de lana y algodon. Finalmente es el centro ó punto de partida de todos los ferrocarriles del Estado.

Gran ferrocarril del Este por Filadelfia.—Es el mismo de que hemos hablado en el Estado anterior, el cual, pasando por *Havre de Grace*, se prolonga hasta Baltimore (97 millas, $3.)

Gran ferrocarril del Oeste por Pennsylvania y via oblícua sobre Filadelfia.—Se dirije de Baltimore á Harrisburg (83 millas, $2.30) en cuyo punto entronca con el ferrocarril central de Pennsylvania.

YORK (57 millas, $1.50) es solo notable por entroncar en este punto la línea de Columbia á Filadelfia.

Gran ferrocarril del Oeste por Virginia.—Une á Baltimore con Wheeling (380 millas, $8.50) y permite embarcarse en el Ohio 94 millas mas abajo de Pittsburg.

Al salir de Baltimore se pasa el viaducto de Carrollton, construido sobre la cascada de Gwynn, á 65 pies sobre el nivel del agua. Luego se atraviesa un pais notable por su animacion y belleza hasta *Monococy* (58 millas) entronque de otra línea, y por último se llega á *Harper's Ferry* (82 millas, $3.35). En este punto entra el ferrocarril en el estado de Virginia, para volver al de Maryland 96 millas mas léjos, en Cumberland, y despues de recorrer 50 millas, pasa nuevamente á Virginia hasta llegar á Wheeling. En Harper's Ferry hay un ramal de 32 millas que conduce á Winchester.

HARPER'S FERRY es notable por la magnificencia de su paisage. Los rios Potomac y Shenandoah, despues de buscar largo tiempo una salida, unen por fin sus aguas en un torrente impetuoso y se

Modas para Caballeros.

GRAN FABRICA y ESTABLECIMIENTO DE ROPA HECHA.

Nos. 66 Y 98 FULTON ST

En este espacioso almacen, bien conocido en toda la Union por la superioridad y baratura de los artículos que en él se fabrican y venden, puede estar seguro el viajero que hallará un surtido inmenso de ropa hecha, de todos precios y calidades, desde la mas ordinaria hasta la mas fina.

Tales son los progresos hechos últimamente en el arte de cortar y fabricar los vestidos que en la actualidad, con excepcion de algunos *viejos majaderos* (old fogies) apenas hay quien se tome el trabajo de mandar á hacerse ropa.

Se entra en un almacen como el de "Evans" en donde se hallan todos los géneros de la estacion, cortados segun lo exige la moda reinante, por principios científicos y con arreglo á la anatomia del cuerpo humano. Se llama á un dependiente y se le dice: aqui tiene Vd: la calidad y el color que deseo," y con un solo vistazo que echa á la persona sabe cuales son las dimensiones convenientes y saca de un promontorio de 50 á 60 piezas aquella que seguramente debe sentar bien al interesado.

Por este medio puede uno vestirse á su gusto en 10 ó 15 minutos evitandose las medidas, pruebas, contrapruebas y otras mil molestias. Sinembargo á Evans no le falta en su Establecimiento un taller de sastreria en donde las personas que así lo prefieran prueden mandar á hacer sus vestidos.

Se habla español, frances y aleman.

precipitan desde una altura de 1200 pies, para encontrar paso á traves de las *Montañas Azules.* Estas montañas parece que están literalmente hechas pedazos.

Monococy es uno de los puntos importantes del Estado y centro de una comarca poblada, fértil y bien cultivada. Aquí hay un ramal de corta extension que conduce á Frederick.

Cumberland es la ciudad mas poblada del Estado despues de Baltimore y debe su importancia á su situacion sobre el Potomac y á los criaderos carboníferos que hay en sus cercanías, y cuyo depósito es.

Gran línea del Sud.—(Véase el Estado de Téjas.)

Distrito de Columbia.

Este es el Distrito Federal, territorio neutral de 50 millas de superficie, separado con tal objeto del territorio de Maryland y que no pertenece á ninguno de los Estados de la Union. En esto, pues, consiste la extension del dominio sometido directamente á la accion del gobierno central de la Union, Congreso y Presidente, y en él tiene su asiento la Corte (Tribunal) Suprema de los Estados Unidos.

El distrito de Columbia está enclavado en el Estado de Maryland, y se extiende por la orilla izquierda del Potomac, enfrente de Virginia. En consecuencia de su escasa superficie y destino especial, carece de importancia comercial ó industrial, y en él solo se fabrican leyes y se especula escandalosamente con los empleos y el tesoro público.

Washington, fundada en 1791 por el General del mismo nombre, se convirtió en 1800 en el asiento del Gobierno federal, que hasta entónces estuvo establecido en Filadelfia. Dista 40 millas de Baltimore, 137 de Filadelfia, 224 de Nueva York, 460 de Boston, 1508 de Nueva Orleans y 290 del oceano por el rio Potomac y la bahia de Chesapeake. El terreno sobre que se asienta es desigual y bastante pintoresco, regado por el Anacosta, que en este punto mezcla sus aguas con las del Potomac.

La ciudad está trazada bajo un plan grandioso y digno de la capital de una gran nacion, pero apénas deja adivinar lo que podrá llegar á ser con el tiempo, siendo todavía múy escasa la poblacion, y los claros entre las casas sobremanera grandes. Sin embargo, se cuentan cinco hermosas avenidas que parten del

Capitolio, y otras cinco de la Casa Blanca, residencia del Presidente, situada á milla y media del anterior edificio, entre los cuales corre en línea recta la avenida de Pennsylvania, magnífico paseo orillado por las mejores construcciones y almacenes de la ciudad y en el que se encuentran los principales hoteles.

Todo el personal y oficinas de la alta administracion federal de la Union se encuentran en el casco de la poblacion: en ella residen el Presidente y los miembros del gabinete, los gefes de las grandes direcciones y los embajadores extrangeros; en ella está el despacho del Procurador general y reúnense allí todos los años el Congreso y el Tribunal Supremo. Estas circunstancias hacen naturalmente que la poblacion de Washington sea diferente de la de las demas ciudades de la Union, componiéndose en su mayor parte de empleados de todas clases, corredores, picapleitos abogados, algunos comerciantes, funcionarios retirados, el personal de los hoteles y demas establecimientos destinados á recibir viajeros, propietarios que alquilan casas amuebladas miéntras duran las sesiones del Congreso y unos pocos negociantes y dueños de buques en el Potomac. Tal es el núcleo de la poblacion permanente, que no pasa de 33,000 almas, pero que sube de repente á 70,000 en cuanto se abre el Congreso, por afluir de todas partes los representantes y senadores con sus familias, los interesados en las cuestiones que deben ajitarse, los especuladores de todas clases, y los cazadores de empleos, pécora que aquí como en todas partes abunda prodigiosamente. Ciertos barrios de la ciudad presentan entónces un aspecto sobremanera animado, pero en el resto del año los habitantes son *rari nantes in gurgite vasto.*

Todos los edificios destinados á las oficinas del gobierno tienen pretensiones monumentales y algunos no sin fundamento.

El *Capitolio* ocupa una posicion ventajosa en el *Capitol-hill* situado en el centro de la ciudad tal como se trazó al principio, pero casi al extremo de la parte construida. Es un edificio imponente, grandioso en su conjunto y notable en sus pormenores á pesar de sus muchas imperfecciones. En una de las alas se reune la Cámara de representantes y en la otra celebran sus sesiones el Senado y el Tribunal Supremo, y en el centro hay una espaciosa rotunda cubierta de cuadros históricos. La biblioteca es selecta y digna de llamar la atencion de los curiosos por las obras y reliquias nacionales que encierra. Desde la cúpula que corona el edificio se domina toda la ciudad y las cercanías, distinguiéndose parte del territorio de Maryland y de Virginia.

En la extremidad opuesta de la avenida de Pennsylvania se halla la Casa Blanca, residencia del Presidente. Es un edificio cuadrado, de buenas proporciones y notable por su sencillez si se

tiene en cuenta el objeto á que está destinado. Lo rodean á alguna distancia cuatro grandes construcciones destinadas á los ministerios de Estado, Hacienda, Guerra y Marina. La Administracion General de Correos ocupa un edificio de mármol blanco de construccion reciente y bien acabado en sus detalles. Pero el monumento que sin duda alguna hace mas honor al arquitecto que lo ha dirigido es la Oficina de Patentes. Este edificio encierra una preciosa coleccion de todos los modelos de invenciones que la ley americana obliga á depositar á los que solicitan privilegio de invencion. Habia ademas en la Oficina de Patentes una hermosa galería destinada á las colecciones de historia natural, y una oficina especial cuyas funciones merecen ser conocidas del extrangero que visita la ciudad y cuya existencia es preciosa para los Estados Unidos. La galería fué pasada al Instituto Smithsoniano.

La oficina tiene por objeto reunir las semillas y granos útiles de todas las partes del mundo y repartirlos con la mayor liberalidad á cuantos individuos pueden hacer buen uso de ellos. Bajo el modesto título de Oficina de Patentes se ocultan infinitas riquezas de que todo el público puede participar. Ademas de los interesantes informes que los gefes de esta Oficina publican todos los años sobre las nuevas invenciones y todos los ramos de produccion de los Estados Unidos, se encuentra en ella la institucion nacional para el progreso de las ciencias. Esta institucion, fundada por el Gobierno general, manejada por una asamblea de directores de que forman parte los miembros del gabinete, presidida por el gefe de la nacion, y contando con sumas cuantiosas que el Congreso pone anualmente á su disposicion para favorecer el espíritu de empresa del pais, debe prestar al mundo inmensos servicios si en lo futuro permanece fiel al pensamiento á que debe su existencia.

Hay en Washington 30 iglesias bastante buenas, aunque ninguna merece especial mencion. Los establecimientos de beneficencia y los colegios y escuelas superiores son numerosos, establecidos sobre sólidas bases, y gozan de medios de accion considerables, comprendiéndose muy bien al verlos que para sostenerse cuentan con el apoyo del Gobierno y del tesoro nacional. Ademas, los liberales y cuantiosos donativos que reciben, los hacen dignos de la capital de una nacion jóven y poderosa. En el número de los establecimientos consagrados á la enseñanza superior, debe contarse el *Instituto Smithsoniano*, que un legado cuantioso ha puesto en estado de reunir una preciosa coleccion de instrumentos y aparatos, los cuales constituyen una de las cosas mas dignas de observarse por el viajero que sepa apreciar sus resultados. Este establecimiento, que cuenta con hábiles profesores, está administrado por una direccion compuesta del Pre-

sidente y los ministros. El edificio que ocupa es hermoso, de construccion gótica, con profusion de torrecillas ; parece que concuerda muy poco con los progresos actuales y futuros del instituto.

En resúmen, Washington camina á ser la ciudad científica por excelencia de los Estados Unidos, y bien pronto dejará atrás á todas las que hasta ahora han gozado de fama en el pais. Esta supremacia la deberá en parte al Observatorio, situado fuera de la ciudad y bajo la direccion del hábil y entendido teniente Maury. Es digno de estudiarse con detencion, lo mismo que las oficinas de los ingenieros del gobierno. Uno y otro encierran instrumentos de admirable perfeccion y se distinguen por la exactitud de los métodos y procedimientos que emplean.

El arsenal y los almacenes de marina, situados fuera de la ciudad, son de lo mejor de su clase en los Estados Unidos. Están construidos á orillas del Potomac, siendo accesibles á los buques de mayor calado ; cuentan con poderosas máquinas é instrumentos perfectos, y hacen aplicacion diaria de las invenciones mas recientes.

Washington es una ciudad triste para el viajero ocioso, pero llena de recursos para el hombre que quiere estudiar á fondo la gran máquina politica de los Estados Unidos y los progresos intelectuales realizados por este pueblo.

Ya hemos dicho que como ciudad industrial y comercial carece de importancia, lo cual no impide que hácia la parte del rio se note cierta actividad, debida ya á los establecimientos públicos, ya á los numerosos buques ligeros que surcan el Potomac y van á buscar la entrada del canal que atraviesa la ciudad y establece una comunicacion con la bahia de Chesapeake por la parte de Annápolis.

Hay 3. buenos Hoteles, el de Williard, el de Brown y el National. Precio $2. 75.

Virginia.

Este Estado presenta una forma muy irregular ; está limitado al N. por los de Pennsylvania y Maryland, al E. por la bahia de Chesapeake y el oceano, al S. por los Estados de Tennessee y la Carolina del Norte, y al O. por los de Kentucky y Ohio, de los que la separa el rio del mismo nombre y los montes Cumberland. Es el 4° con respecto á extension y poblacion absoluta, y el 15° por la relativa, y envía trece representantes al Congreso, siendo al mismo tiempo la colonia mas antigua de las fundadas por Inglaterra en América.

El terreno se halla cortado de N. E. á S. O. por la Cordillera Azul, que se extiende hácia su centro, miéntras que los Alleghanys se elevan al N. y los de Cumberland al O. siguiendo direcciones contrarias. Estos cruzamientos de montañas dan orígen á multitud de fértiles, profundos y extensos valles que forman la parte central y la mas importante y productiva del territorio del Estado, porque en la vertiente oriental que mira al mar es débil en general, presentando esa eterna serie de arenales estériles y arcillas impenetrables que principia en Richmond y se dirige al sud para terminar en la Luisiana. Los mencionados valles producen abundantes cereales de todas clases y tabaco afamado, habiéndose abandonado hace tiempo el cultivo del algodon y de la seda. Las montañas encierran ricas minas de cobre, hierro y plomo, salinas y hornagueras, y el oro que se ha recogido en el lecho de los torrentes ha dado márgen á importantes explotaciones. Las aguas minerales abundan en todo el Estado y son célebres en los Estados Unidos por sus virtudes curativas.

En algunos puntos se aprovechan las cataratas y torrentes como fuerza motriz en las grandes fábricas, hallándose los centros industriales mas importantes hácia la parte de Richmond y Wheeling. El comercio de tabaco, carbon y harina es considerable, produciendo importantes transacciones con el exterior. Las comunicaciones naturales escasean, pero los ferrocarriles que se hallan en explotacion y los que actualmente se construyen suplirán con ventaja esta falta, convirtiendo á Virginia en uno de los Estados mas accesibles por cualquiera parte de su superficie.

RICHMOND es la capital y al mismo tiempo la ciudad mas importante del Estado, y se halla situada á orillas del rio James, en el punto en que terminan sus numerosas cascadas; distando 170 millas de Baltimore, 267 de Filadelfia, 354 de Nueva York, 590 de Boston, 130 de Washington, 246 de Wilmington, 150 de la bahia de Chesapeake y 165 del Oceano. La posicion de la ciudad en forma de anfiteatro, sus puentes, sus manufacturas puestas en movimiento por las aguas del rio, y sus bonitos edificios, la hacen uno de los puntos mas pintorescos de los Estados Unidos, siendo la impresion que se recibe tanto mas viva, cuanto que el viajero que llega desde Washington ha tenido que atravesar un pais sumamente estéril y monótono. (Pobl. en 1855,-32,338 hab.)

La distribucion interior de la ciudad, cortada por varios canales, es muy feliz, y encierra varios monumentos notables y no pocos edificios dignos de llamar la atencion. Entre estos últimos merecen especial mencion el Capitolio, el Tribunal de Justicia, la Ciudadela, los almacenes de tabaco y los trabajos hidráulicos para surtir de agua dulce á la ciudad.

IGLESIAS CATÓLICAS, la catedral de S. Pedro, y Sta. María.

Richmond es a la vez centro industrial y mercado considerable cuyas comunicaciones se extienden al oceano por el rio James, á todos los puntos principales de los Estados vecinos por medio de los ferrocarriles, y por un canal de 146 millas, que siguiendo paralelamente el curso del rio James desde el punto en que deja de ser navegable, termina en Lynchburg.

La gran línea del Sud conduce desde Washington á Richmond 130 millas, ($6.50), primero en vapor por el Potomac hasta Acquia Creek (55 millas) y despues por ferrocarril. El vapor solo pasa por dos puntos notables: *Alejandría*, importante por su comercio, y *Mount-Vernon*, querido para todos los americanos, por existir en él el sepulcro de Washington.

El ferrocarril que parte de Aquia Creek pasa por *Fredericksburg*, ciudad de alguna importancia por su posicion central y por entroncar se en ella el ramal que se dirige á Staunton (142 millas), á cuyo punto se va tambien directamente desde Richmond por otro ramal de 132 millas que principia en *Junction*. Tambien se puede ir desde Baltimore por Harpers-Ferry y Winchester, y aunque este trayecto es mas largo y fatigoso, proporciona la ocasion de hacer una visita á Harpers-Ferry, de que ya hemos hablado en su lugar correspondiente, á las grutas de Weir y de Madison, y al Puente Natural.

Dichas grutas consisten en vastos subterráneos, muy elevados y llenos de curiosidades naturales producidas por las infiltraciones de aguas calcáreas que se convierten en estaláctitas y estalágmitas de todas las formas y colores imaginables. Pocas grutas habrá en que la luz se refleje con tanta variedad y brillo.

El Puente Natural es uno de los caprichos de la naturaleza mas notables entre los muchísimos que se encuentran en los Estados Unidos. Es exactamente lo que indica su nombre, y une las dos paredes de una estrecha garganta, en cuyo fondo corre un arroyo insignificante. A 215 pies sobre el nivel del agua, y sobre un fondo de 5 pies de tierra vegetal, crecen varios árboles frondosos, cuyo pié descansa sobre un arco natural de 80 pies de luz que apoya sus estribos en las paredes de la garganta, con 95 pies entre los puntos de apoyo. Este puente presenta dos aspectos: uno aterrador para el que lo contempla desde encima del arco y á orillas del precipicio, y otro admirable, para el que lo observa desde abajo, lo cual no impide que el curioso observador apure involuntariamente el paso al atravesar por debajo de ese puente cuya formacion no acierta á explicarse. Desde Richmond al Puente Natural hay 156 millas, y desde Staunton 24, que se andan en carruaje.

Staunton tiene alguna importancia por sí misma, pero la principal la debe á las aguas minerales que se hallan en sus cer-

canías, las cuales obtienen la preferencia sobre todas las demas, tanto de parte de los enfermos como de la gente de la alta sociedad. (Pobl. 2,500 hab.)

En Staunton principia un camino muy bien conservado que conduce al centro de las montañas y á una distancia que varía de 65 á 85 millas, segun que el viajero prefiera estas ó aquellas aguas. Las mas concurridas son las *White Sulphur Springs* (manantiales de azufre blanco) que todos los veranos atraen á un gran número de enfermos, de ociosos y de jugadores, de modo que vienen á ser para los Estados del Sud lo que Saratoga es para los del Norte. Las aguas son sulfurosas y yoduradas, depositando gran cantidad de azufre al contacto del aire. Al rededor de White Sulphur Springs y en un radio de 35 á 40 millas se encuentran las aguas siguientes :

Warm Spring y Hot Spring, que como lo indica su nombre son calientes, con una temperatura de 37° á 41° centígrado, y muy puras ;

Sweet Spring (manantial dulce), famoso por sus efectos curativos ;

Salt Sulphur Spring, casi tan apreciado del público como White Sulphur ; y por último

Red Sulphur Spring y Blue Sulphur Spring.

Todos estos puntos son explotados por especuladores que conocen bien al público, y se hallan provistos de casas de baños bien servidas. A todos ellos se puede ir directamente desde Richmond, en cuyo caso hay que andar 229 millas en diligencia para llegar á White Sulphur Spring.

Staunton ha adquirido alguna importancia desde que se terminó el ferrocarril que lo une con Point Pleasant, porque ese camino pasa por medio de la region de las aguas minerales.

Gran línea del Sud.—(Véase el Estado de Téjas.)

Ferrocarril del Oeste.—Esta via férrea cuya descripcion hicimos al hablar de Baltimore, y que entronca en Winchester con el ramal de Harpers-Ferry, termina en Wheeling, á 380 millas de Baltimore.

Wheeling está situada sobre un promontorio que se interna en el Ohio, á corta distancia del punto en que terminan las posesiones de Virginia y principian las de Pennsylvania. Como á milla y media por cada lado de la ciudad se elevan á pico las márgenes del Ohio hasta una altura considerable, y sus arranques dejan al descubierto inagotables capas de carbon mineral, en cuyo centro reposa Wheeling. Esta sola causa bastaria para asegurar la riqueza futura de la poblacion, convertida ya en uno de los principales centros comerciales de la parte occidental del Estado, sino reuniese otras que tienden á hacerla el punto mas considera-

ble del mismo, siendo una de ellas el hallarse en el camino de Filadelfia á San Luis. En Wheeling termina tambien la via férrea que une á Baltimore con el Ohio, y enfrente de la poblacion se reunen varios ferrocarriles terminados ó en construccion que se extienden en todas direcciones y se unen con la ciudad por un puente colgante.

CAMINOS CARRETEROS. (1).

1°. De Richmond á Blountsville (direccion del oeste) 330 millas pasando por Scottsville (33 millas), Cumberland (56), Lynchburg (123), Liberty (149), Salem (179), Christianburg (204), Newbern (223), Wytheville (252), Pleasant Hill (268), Glade Springs (296) y Abingdon (308).

2°. De Richmond á Greensborogh (direccion sudoeste) 222 millas por Amelia (45), Farmville (76), Charlotte (104), Mount Laurel (121) y Bloomsburg (146).

3°. De Richmond á Hampton (direccion sudoeste) 96 millas, por New Kent (30), Williamsburg (60) y Yorktown (72).

4°. Fredericksburg á Winchester (direccion noroeste) 82 millas, por Warrenton (40) y Paris (66).

Carolina del Norte.

Tiene por límites, al N. el Estado de Virginia, al O. el de Tennessee, al S. los de Georgia y Carolina del Sud, y al E. el Oceano. Es el 16° en cuanto á extension, el 10° por su poblacion absoluta y el 18° por la relativa, y envía ocho representantes al Congreso.

La extension de sus costas es considerable, pero se hallan rodeadas de una faja estrecha de rocas escarpadas que principian en Virginia y bajan hasta cerca del punto en que linda con la Carolina del Sud, no dejando libres mas que algunos pasos estrechos. Este gran dique natural es un obstáculo para el desagüe de las tierras bajas y arenosas que se encuentran detras de él, de modo que el terreno se halla constantemente sumerjido hasta una

(1) Como los Estados del Sud cuentan, comparativamente con los del Norte, con muy pocos ferrocarriles, fuera de las grandes lineas que propiamente pueden llamarse nacionales, las vias de comunicacion se reducen por lo tanto á caminos carreteros ó de rueda, bien conservados, de grande extension y que atraviesan regiones cuya principal riqueza consiste en la industria agricola.

gran distancia de la costa, engendrando pantanos pestilentes cerca de los cuales pocos hombres se han atrevido á habitar.

El terreno se eleva al norte terminando en montañas escarpadas, algunas de las cuales figuran entre las mas elevadas del pais, pero hácia el este vuelve á bajar, y como á 60 millas de la costa termina en una llanura estéril cubierta de pinos raquíticos y extensas lagunas. El viajero que va del norte al sud, saliendo de Virginia, tiene que atravesar este pais de desolacion, que llega hasta la parte superior de Georgia, y al contemplar el cuadro que á su vista se presenta no puede ménos de preguntarse dónde están los habitantes, los campos cultivados, las haciendas, los centros de poblacion, los Estados Unidos en fin ; porque por todas partes le rodea la mas espantosa é inmensa soledad.

El que quiera buscar las tierras fecundas tiene que dirigirse á las montañas del norte, cortadas por extensos valles, en cuyo fértil suelo se ha reunido una numerosa poblacion dedicada al cultivo del maiz y del tabaco, y un poco de algodon, el primero que se encuentra yendo del norte. En la parte de las llanuras en que la naturaleza ó la mano del hombre han abierto algunas vias de comunicacion, se comercia en maderas aserradas y resinas. En las montañas se encuentran bastantes minas, de las que se extrae plata, cobre, plomo, hierro y carbon.

El carácter peculiar de las costas es un obtáculo poderoso para el desarrollo del comercio, pero aun hay otra circunstancia que lo impide. Esas rocas escarpadas avanzan en el oceano hasta encontrarse con la inmensa corriente que sale del golfo de Méjico (*Gulf Stream*), y forman cabos temidos de todos los navegantes. Entre ellos figura en primera línea el cabo Hateras, en el cual el mar nunca está tranquilo y que con razon pudiera llamarse el cabo de las tempestades : especie de fantasma terrible para todos los buques, que evitan siempre acercarse á él. Siguen luego otros cuyos nombres significativos indican demasiado el carácter de esta costa inhospitalaria : así es que propiamente hablando no se encuentra puerto alguno, á excepcion de Beaufort, punto sin importancia, dedicado á la pesca y á un cabotaje insignificante, y único puerto de mar que posee la Carolina del Norte.

A 30 millas en el interior y á orillas del rio *Cape Fear*, que desemboca en el mar cerca del cabo del mismo nombre, se encuentra *Wilmington* (pobl. en 1854, 10,000 hab.) único puerto del Estado accesible á buques de muy poco porte, y por el que se exportan las maderas, resinas y demas productos de los bosques, y los que da la agricultura en el centro del Estado.

La Carolina del Norte cuenta en los anales del pais un hecho histórico de la mayor importancia. En ella se enarboló por primera vez el estandarte de la nacionalidad americana, y un año

ántes del memorable 4 de Julio de 1776 ya habia dirigido á Inglaterra su declaracion de independencia, siendo los habitantes del condado de Mecklemburg los primeros que dieron el grito de libertad.

Gran línea del Sud. (Véase el Estado de Téjas.)

Caminos carreteros.

1°. De Raleigh á Columbia (capital de la Carolina del Sud) direccion sudoeste, 224 millas, pasando por Middle Creek, (12 millas), Averisborogh (35), Fayetteville (60), Laurel Hill (99), Brightsville (120), Cheraw (132) y Camdem (191).

2°. De Raleigh á Wytheville (direccion noroeste) 207 millas, por Hillsboro (41), Greensboro (86), Salem (113), Mount Airy (155) y New Grayson (177).

3°. De Raleigh á Jonesborogh, (direccion oeste) 278 millas por Salem (113), Hamptonville (149), Jefferson (204), Taylorsville (229) y Elizabethtown (260).

4°. De Raleigh á Yorkville (direccion sudoeste) 189 millas, por Pittsboro (34), Ashborogh (72), Salisbury (116), Concord (137) y Charlotte (156).

5°. De Raleigh á Ashville (direccion oeste) 262 millas, por Salisbury (116), Morgantown (197) y Old Fort (238). Cerca de este punto se encuentran las cataratas del Catawba, dignas de una visita del viajero.

6°. De Raleigh á Wilmington (direccion sud) 136 millas, por Smithfield (27) y Goldsborogh (52). Las 84 millas restantes se andan en ferrocarril.

7°. De Raleigh á Washington (direccion este) 127 millas, por Stanhope (32), Rocky Mount (56), Tarborogh (76) y Greenville (101).

8°. De Raleigh á Beaufort (direccion sudeste) 178 millas, por Goldsborogh (52), Kingston (78), Trenton (105), Newbern (124) y Cravensville (146).

Carolina del Sud.

La forma de este Estado es casi un triángulo y se halla limitado al N. por la Carolina del Norte ; al S. O. por el de Georgia, del que está separado por el rio Savannah, y al S. E. por el Oceano Atlántico. Es el 23° con respecto á su extension, el 16° por su poblacion absoluta y el 18° por la relativa, y envía seis representantes al Congreso.

La cadena Azul eleva todavía algunas de sus cimas hácia la parte norte del Estado y sus vertientes descienden hasta el Oceano, formando valles multiplicados, hasta perderse á 80 millas de la costa, cuyo terreno intermedio es enteramente idéntico al descrito en la Carolina del Norte. Esta region, con muy cortas excepciones, es por lo tanto sumamente estéril, y las tierras cultivables solo principian á encontrarse hácia el centro del Estado y en los valles que se extienden hasta el norte. Las principales producciones son trigo, maiz, tabaco y algodon, y en las lagunas y tierras bajas el arroz y el algodon de hebra larga, que le proporcionan inmensas riquezas. Los minerales señalados en la Carolina del Norte se encuentran tambien aquí en la region montañosa, pero no han producedo grandes explotaciones.

Este Estado ocupa un rango importante en el comercio, puesto que, ademas de sus propios frutos, exporta gran parte de los de la Carolina del Norte y de los de Georgia, por la facilidad de las comunicaciones y los ferrocarriles, que ramificándose por todo el Estado se extienden hasta el rio Tennessee, asegurando un risueño porvenir á su puerto principal

La poblacion es activa, industriosa y enérjica, y con frecuencia se encuentran habitaciones suntuosas aun léjos de los centros poblados.

Charleston, fundada en 1769 sobre la *punta de las Ostras*, está edificada en el fondo de una extensa bahia que comunica con el oceano por una entrada estrecha y bien defendida, y en la confluencia de los rios Ashley y Cooper, que la ciñen por oriente y occidente. La bahia sería un puerto de primer órden sin la barra que obstruye su entrada, pero sin embargo, admite buques de bastante calado, y en todo el litoral del Atlántico desde el Potomac hasta el extremo meridional de la Florida, no hay otro cuya importancia pueda compararse á la de esta. El movimiento mercantil es considerable, y es uno de los principales mercados de algodon. (Pobl. 42,985 hab.)

Los habitantes del pais han sabido aprovechar perfectamente los elementos de prosperidad que brinda la posicion de Charleston, y como la naturaleza no ha dotado al pais con grandes vias de comunicacion, las han suplido con lineas férreas de considerable extension. El ferrocarril que se ramifica en el centro del Estado toca en sus extremos N. E. y O. Otro se dirije á Georgia extendiéndose 438 millas hasta las márgenes del rio Tennessee y 150 mas hasta Nashville. Hay líneas regulares de vapores entre Nueva York, Filadelfia, la Habana, Savannah y San Agustin, y en una palabra, nada han excusado hacer los habitantes para aumentar la importancia de su ciudad y sostener su rango entre las principales de la Union, procurando por todos los medios posibles asegurarse la supremacia del comercio del Oeste.

El terreno sobre que se asienta la ciudad es bajo, y las calles son anchas y rectas. Los edificios corresponden á su rango comercial, y en los jardines se principian ya á ver algunas plantas tropicales. Los hoteles son buenos y bien servidos, siendo los principales *Mill's House* y *Charleston Hotel.* Charleston presenta mucha animacion durante el invierno, que es la estacion de los negocios, y sus habitantes son corteses y hospitalarios, pero sumamente aficionados á la política.

Los edificios mas importantes son la Casa de Ayuntamiento, el Tribunal de Justicia, la ciudadela, el arsenal y algunas iglesias y bancos. El cementerio de la *Magnolia* es paseo favorito, y notable por lo agreste del sitio y la frescura de sus bosquecillos. (Pobl. en 1850, 42,985 habitantes).

Iglesias católicas: Catedral de S. Juan, S. Finbar, Sta. Maria y San Patricio.

Bancos:—Bank of Charleston, Broad, esq. de State; Bank of South Carolina, Broad esq. de East Bay; Bank of the State of South Carolina, Broad esq. de State; Farmers' & Exchange Bank, 121 East Bay; Peoples' Bank, 15 Broad; Planters & Mechanics, 119 East Bay; South-Western Rail Road Bank, 19 Broad; State Bank, Broad, esq. de East Bay; Union Bank, 125 East Bay.

Cónsules: Brasil, E. Esdra, Broad, esq. de East Bay; Buenosaires, M. A. Pringle, Wanderhorst's warf; España, V. A. de Larrañaga, 39 Broad; Méjico, Fell y Morey, Spring, frente á Sires; Portugal, H. S. Street, Brown & Co's warf; Cerdeña, E. L. Trenholm, Central warf.

Telegrafo, 49 Broad.—Expreso, 20 Broad.

Gran línea del Sud.—(Véase el Estado de Téjas.)

Ferrocarriles principales.—De Charleston á Hamburg por Branchville (136 millas, $4). De Charleston á Columbia por Branchville y Kingsville (131 millas, $5.15).

Columbia, capital del Estado, está edificada sobre una eminen-

cia á orillas del rio Congaree. El trazado de la ciudad es extenso, pero de ella solo una parte muy pequeña está construida.—(Pobl. en 1854, como 12,000 hab.)

Tiene alguna importancia como depósito de los productos de su suelo que le llegan por varias vias, y con el tiempo se convertirà en centro manufacturero. Una de esas vias se extiende hasta Greenville (143 millas, $5.75), y la otra hasta Charlotte (109 millas, $4.25).

Si en Kingsville se toma el camino que conduce á Wilmington, se encuentra á las 9 millas la estacion de Wateree, en la que entronca un ramal que conduce á Camden (148 millas).

Caminos carreteros.

1°. De Columbia á Augusta (direccion sudoeste), 80 millas, por Lexington (12), Edgefield (56) y Hamburg (79).

2°. De Columbia á Spartanburg (direccion norte) 98 millas, por Unionville (70).

3°. De Cheraw á Georgetown (direccion sud) 98 millas, por Darlington (30), Mars Bluff (35), y Flintville (58).

Georgia.

Tiene por límites, al N. los Estados de Tennessee y la Carolina del Norte; al O. el de Alabama; al S. el de Florida, y al E. el de la Carolina del Sud y el Oceano. Es el 6° con respecto á su extension, el 11° por su poblacion absoluta y el 20° por la relativa, y envía ocho representantes al Congreso.

Hácia el norte del Estado se encuentra la terminacion de la cadena de montañas que atraviesa diagonalmente las dos Carolinas, convirtiendose en valles tanto mas extensos cuanto mas se acercan á la costa y dando lugar á multitud de rios que tratan de reunirse para buscar una salida. Al sud se encuentran los terrenos pantanosos de que hemos hablado en los Estados anteriores, y al norte varias minas de cobre, hierro y oro, de poca importancia, aun cuando el oro se explota en algunas partes.

El principal producto del Estado es el algodon, que se cosecha en cantidad considerable, y el cual, unido á las maderas y resinas, forma el total de sus elementos de riqueza. Entre todos los Estados del Sud es el que mas partido ha sacado de su suelo y mas ha extendido las vias artificiales de comunicacion, hallándose cortado

por varios ferrocarriles que se ramifican y extienden por todas partes para reunirse con los ya establecidos en los Estados límítrofes, y construyéndose otros que llegarán hasta el golfo de Méjico y el Misisipí. El espíritu emprendedor que caracteriza á los americanos se halla altamente desarrollado en Georgia y sus ferrocarriles se cuentan entre los mas importantes de la Union. Georgia ocupa un rango principal entre los Estados manufactureros y sus centros industriales pueden marchar á la par con los de Nueva Inglaterra.

SAVANNAH. situada á orillas del rio del mismo nombre y á 17 millas del Oceano, es la ciudad mas considerable del Estado, con una pobl. de 15.512 hab. Sus calles anchas y rectas y sus espaciosas avenidas forman un contraste original con la desigualdad de las casas. El terreno sobre que se asienta es un arenal en el que solo crecen algunos árboles, y cuenta como una milla de extension, en una elevacion media de 40 pies sobre el nivel del agua. Principal hotel, *Pulaski House.*

El puerto se extiende hasta el mar y permite que entren buques de bastante calado cuando la marea está alta. Sinembargo, tienen que anclar siempre á algunas millas mas abajo de la ciudad, porque en frente de ella solo hay 14 pies de fondo.

Todas estas ventajas naturales, unidas á la energía de sus habitantes, habrian hecho de Savannah una ciudad comercial de primer órden, á estar situada en terreno mas fértil. Hasta hace poco solo contaba con una comunicacion interior por el rio Savannah, pero hoy se pueden recorrer varias ferreas que se extienden por una parte hasta Knoxville (496 millas) y Nashville (582), y por otra hasta Montgomery (467 millas) y Tuscumbia (556), habiendo ademas líneas regulares de vapores á Charieston (125 millas, $4), y á Nueva York (740 millas, $15).

Gran línea del Sud.—Véase el Estado de Téjas.

Ferrocarriles principales.—En el que conduce de Macon á Columbus se encuentra Fort Valley, en cuyo punto nace un ramal que se dirije á Oglethorpe (50 millas, $1.75). En la actualidad llega hasta Americus y debe extenderse, por Fort Gaines, hasta Pensacola, atravesando los Estados de Alabama y Florida.

En la línea central de Savannah á Macon y en la estacion de Brinsonville, entronca un ramal de 53 millas que conduce á Augusta, estableciendo una comunicacion rápida entre estos tres puntos principales del Estado. La distancia de Savannah á Augusta es de 132 millas ($4.40), y de Macon al mismo punto 165 millas ($5.35).

En Gordon, situada sobre la misma línea y á 170 millas de Savannah, entronca otro ramal que conduce á

Milledgeville, capital del Estado, poblacion bonita y rica

Dista de Savannah 186 millas ($5.90) y Macon de 37 ($1.45). Este ramal continúa hasta Eatonton, 32 millas mas al norte (90 cents).—(Pobl. 3,500 hab.)

En Atlanta se encuentra el entronque de otro ferrocarril que se dirije al norte y termina en Chatanooga (140 millas, $4.50), de cuyo punto parte un ramal á Nashville. En Chatanooga se puede tomar el vapor y bajar por el rio Tennessee hasta Decatur; aquí se toma el ferrocarril que conduce á Tuscumbia y en este punto las diligencias que pasando por Holly Springs, van á parar á Memphis. Este viaje es largo y fatigoso, pero ambas cosas se evitarán cuando esté terminado el ferrocarril que actualmente se construye.

En Dalton, situado en la línea de Chatañooga y á 100 millas de Atlanta ($3.25), entronca un ramal que conduce á Knoxville (107 millas, $3.50), punto en que termina la línea de Lynchburg.

Finalmente, en Kingston, á 60 millas de Atlanta ($2) entronca un ramal que solo conduce hasta Roma (20 millas), pero que forma parte de la línea en construccion que se dirije á Memphis.

Caminos carreteros.

1°. De Macon á Tallahassee (direccion sud) 199 millas, por Oglethorpe (50 millas), Americus (65), Starkville (85), Albany (94), Bainbridge (153) y Quincy (177). Las 50 millas que hay de Macon á Oglethorpe se andan en ferrocarril.

2°. De Columbus á Tallahassee (direccion sud) 209 millas, por Cuthbert (68), Fort Gaines (91), Blakely (111), Portersferry (123), Crawford (139) y Chattaehoche (166).

Florida.

Ponce de Leon la descubrió en 1513, pero la primera ciudad que fundaron los españoles fué San Agustin, en 1565. España cedió á los Estados Unidos la provincia de la Florida en 1825, quedando como territorio hasta 1845 en que se la erigió en Estado. Forma una península limitada al norte por los Estados de Alabama y Georgia, y es el 5° con respecto á su extension, el último por su poblacion absoluta y el 28° por la relativa, enviando un solo representante al Congreso.

Hácia el norte se encuentra la terminacion de las colinas

valles y llanuras pantanosas que se extienden desde Georgia, pero á medida que se avanza hácia el sud las diferencias de nivel del terreno son cada vez ménos sensibles, y acaban por ofrecer un fondo arenoso enteramente liso, cubierto por el detritus que los siglos han amontonado en él, cortado por lagos y lagunas que progresivamente aumentan en extension y número, y por rios y arroyos que desaparecen en el suelo al poco tiempo de nacer, pero que nunca se secan. Esta formacion singular, mitad tierra y mitad agua, y cubierta de una vejetacion asombrosa, forma un laberinto enmarañado, que un puñado de indios, resto de una raza numerosa y guerrera, ha sustraido hasta hoy al dominio de la raza blanca.

Estos terrenos han recibido el nombre de *Everglades* y ocupan casi la mitad de la península. Las costas están llenas de profundas cortaduras, cubiertas de tierra fértil en la parte que mira al Atlántico, sumamente fecundas en la punta meridional, y escarpadas y estériles sobre el golfo de Méjico. En la extremidad meridional, por la parte de los cayos, hay grandes arrecifes de coral, y la corriente del golfo de Méjico acumula inmensas cantidades de arena, que producen islas apénas visibles y funestas para los navegantes. Todas estas circumstancias han convertido su suelo magnífico en un desierto inmenso en el que pocos se atreven á penetrar, porque cuantos han tratado de hacerlo han perecido á manos de los indios.

Cayo Hueso (Key West), se encuentra al sud de la península y á 120 millas de la Habana. La ciudad está edificada en una isla arenosa y sus habitantes se dedican en la apariencia al comercio de sal, y en realidad á despojar los buques que continuamente naufragan en esa costa funesta. En Cayo Hueso reside un tribunal de marina, y hay comunicacion directa con la Habana y Nueva Orleans, por buques de vapor que hacen viajes regulares. Este punto es tambien célebre en la historia de las expediciones filibusteras y piráticas contra la isla de Cuba.

Tampa Bay, se encuentra en la costa occidental de la Florida, con una poblacion poco considerable todavía, dedicada á explotar las excelentes maderas de construccion que hay cerca de la costa, y á cultivar con el mejor éxito las fértiles tierras de los alrededores.

Mas al norte se hallan los tres puertos de *San Màrcos*, *Appalachicola* y *Pensacola*. Los dos primeros son importantes como depósito de los productos agrícolas del Estado, y comunican con los puntos en que el cultivo está mas extendido. En San Márcos, ó mejor dicho en Puerto Leon, termina un ferrocarril de 28 millas, único que tiene la Florida y el cual principia en Tallahassee, capital del Estado, cuya poblacion no llega á 2,000 almas.

Pensacola es la ciudad mas importante, no solo por su comercio, sinó tambien por el arsenal y astilleros que el gobierno ha establecido en ese punto. La ciudad se asienta sobre un arenal elevado 40 pies sobre el nivel del agua y posee una magnífica bahía de 10 millas de extension.

San Agustin se halla en la misma costa, con una bahía de 2 millas que seria muy buena si tuviese mas fondo y no impidiese la entrada una barra que sin cesar se renueva. San Agustin es la ciudad mas antigua de los Estados Unidos, habiendo sido fundada por los españoles en 1565. Todavia se encuentran en ella las calles estrechas y tortuosas y las casas de aquella época, las cuales forman un contraste notable con las construcciones y distribucion interior de las ciudades americanas.

De San Agustin á Savannah hay 165 millas ($5), haciéndose la travesia en vapores.

Finalmente, no léjos de San Agustin y al fondo de la bahía en que desemboca el rio San Juan, se encuentran *Jacksonville* y *Pilatka*, poblaciones nuevas y poco importantes todavía.

Caminos carreteros.

1°. De San Agustin á Tallahassee (direccion oeste) 1er camino, 269 millas, por Jacksonville (40), Whitesville (64), Newnansville (112), Mineral Spring (172), Columbus (192), Madison (207) y Marion (219). 2o. camino por Lancaster, 219 millas.

2°. De Tallahassee á Pensacola (direccion oeste) 1er camino, 221 millas, por Chattaochee (43), Mariana (67), Campbelltown (93), Geneva (117) y Almirante (161). 2o. camino, 198 millas por Mariana (67), Holmes Valley (108) y Lagrange (133). Las 65 millas que faltan desde este punto á Pensacola se andan en vapor.

3°. De Pensacola á Mobila, 64 millas, por Blakely (50). Las 14 que faltan se corren en vapor.

4°. De Jacksonville á Darien (direccion norte) 122 millas, por Saint Mary (45), Jeffersonton (67) y Waynesville (90).

5°. De San Agustin á Pilatka, (direccion oeste) 16 millas.

6°. De Jacksonville á Enterprise (direccion sud) 189 millas, por Picolatta (38), Pilatka (64), Lago George (96), Volusia (131) y Lago Monroe (161). Este viaje se hace en vapor y es uno de los mas interesantes que pueden emprenderse en la Florida. El viajero puede penetrar así mas de 200 millas al norte, y enterarse, á poco costo y fatiga, del carácter particular del pais, gozando de todos los encantos de la vejetacion tropical.

El que tenga necesidad de recurrir á las diligencias para atra-

vesar el pais, no debe olvidar que por todas partes está desierto, que cuando no, es monótono, y que los descansos son muy poco frecuentes, por cuya razon debe proveerse de municiones de boca y de paciencia.

Alabama.

Tiene por límites al N. el Estado de Tennessee, al E. el de Georgia, al O. el de Misisipí y al S. el golfo de Méjico y parte de la Florida. Es el 12° con respecto á su extension ; el 13° por su poblacion absoluta y el 21° por la relativa y envia siete representantes al Congreso.

La superficie del terreno es sumamente desigual, y sin presentar eminencias elevadas ni cadenas de montañas, no se encuentran llanuras sino una sucesion constante de colinas y barrancos, por los que circulan numerosos rios, circunstancia que permite que la navegacion se extienda hasta muy al interior del pais.

El suelo es fértil desde el centro al norte del Estado, y pobre y estéril en direccion al sud. La agricultura se halla en un estado muy floreciente, cosechándose principalmente el algodon, aunque no de tan buena calidad como el de otros Estados. En el norte se encuentran algunos minerales que todavía no se han explotado, y en el centro hay excelentes carbones y mineral de hierro, pero la dificultad de los trasportes no ha permitido aprovechar como conviene estas riquezas.

Aunque la extension de las costas es poco considerable, no por eso deja de ser importante el rango comercial de este Estado, debido á la bahía de Mobila y á los rios navegables de que hemos hablado anteriormente. Ademas, el espíritu emprendedor que caracteriza á los habitantes de la Georgia se ha comunicado en parte á los de Alabama, y de algunos años á esta parte han construido varios ferrocarriles que proporcionarán grandes ventajas á la poblacion.

Mobila es la ciudad principal del Estado y se halla construida á orillas del rio y en el fondo de la bahía del mismo nombre. El terreno sobre que se asienta forma un plano inclinado de bastante elevacion para estar al abrigo de las inundaciones en la época de las grandes mareas. Fundada en 1,700 por los Franceses, estos la cedieron á Inglaterra en 1,763, quien la abandonó á España en 1,780, para pasar definitivamente al dominio de los Estados Unidos en 1,813. En esta época solo era una aldea, pero despues ha progresado rápidamente y hoy es una de las principales ciudades del Sud. (Pobl. 27,600 hab).

Su espacioso puerto comprende toda la bahía, y los buques de mayor porte pueden fondear á 20 millas de la entrada, aunque no con la mayor seguridad. La barra que forma el rio impide á los buques que calan 10 pies atracar á los muelles, siendo preciso trasportar á gran distancia los cargamentos destinados á los buques de travesía. Este inconveniente que en vano se ha tratado de evitar, ha ejercido bastante influencia en el desarrollo de la ciudad como puerto comercial. Sin embargo, y gracias á las comunicaciones naturales con que cuenta el interior del Estado, es un mercado algodonero de primer órden y el segundo de la Union. Sus relaciones son muy extensas, tanto con el litoral del golfo de Méjico, como con Nueva Orleans, con la que tiene comunicacion diaria por vapor (166 millas, $5). El ferrocarril que debe unir á Mobila con Cairo, en la confluencia de los rios Ohio y Misisipí, se construye lentamente, mas tan luego como esté terminado aumentará considerablemente la prosperidad de Mobila.

Hay tambien varias líneas de vapores que se dirijen al interior, unas por el rio Alabama hasta Montgommery, capital del Estado (331 millas), y otras por el rio Tombigby hasta Columbus, pasando por las aguas minerales de Bladon, afamadas en el Sud por sus virtudes curativas.

Gran línea del Sud.—(Véase el Estado de Téjas).

Caminos carreteros.

1°. De Montgomery á Mobila (direccion sudoeste) 197 millas, por Hickory Grove (24), Greenville (46), Activity (72), Claiborne (114) y Stockton (167). Las 30 millas que faltan hasta Mobila se andan en vapor.

2°. De Montgomery á Tuscaloosa (direccion noroeste) 125 millas, por Wetumpka (15), Kingston (39), Mapleville (63) y Scottsville (95).

3°. De Mobila á Tuscaloosa (direccion noroeste) 218 millas, por Mount Vernon (33), Saint Stephens (68), Pineville (108), Nanafalia (122), Linden (138), Macon (162) y Greensborogh (178).

4°. De Tuscaloosa á Tuscumbia (direccion noroeste) 144 millas, por New Lexington (24), Eldridge (52), Campspring (93) y Courtland (119).

5°. De Tuscaloosa á Huntsville, 149 millas, por Elyton (56), Mount Pinson (70), Blountsville (96) y Oleander (120).

En Tuscumbia hay dos líneas de diligencias, una que se dirije á Nashville (118 millas) y otra á Jackson (260).

En Huntsville hay tres líneas, una á Memphis (241 millas), otra á Nashville (116), y la tercera á Knoxville (230).

Misisipi.

Tiene por límites, al N. el Estado de Tennessee, al E. el de Alabama, al S. el de la Luisiana y el mar, y al O. el gran rio que le ha dado su nombre y lo separa de la Luisiana y Arkansas. Ha pertenecido tambien sucesivamente á Francia, Inglaterra y España, hasta 1,817 en que pasó al dominio de los Estados Unidos. Es el 13° en cuanto á su extension, el 18° por su poblacion absoluta y el 22° por la relativa y envía cinco representantes al Congreso.

Carece de montañas, pero el terreno es sumamente desigual y cortado por profundas quebradas; los aluviones son frecuentes, y en las márgenes de los rios que desaguan en el Misisipí se encuentran tierras riquísimas, cuyos productos se exportan fácilmente por esas vias naturales.

La costa del golfo de Méjico es poco extensa y carece de puertos favorables para el comercio, tanto porque los rios Pearl y Pascagoula desembocan al traves de pantanos cubiertos de arena y conchas, cuanto porque la costa está rodeada de islotes y bajos, y ella misma es arenosa y estéril hasta una gran distancia del mar. Por esta razon se halla desierta toda esa parte del Estado, y la poblacion se ha aglomerado en el interior, ya en los terrenos fértiles, ya á orillas del Misisipí.

La produccion del algodon absorbe todos los brazos disponibles, de modo que el maiz que se cosecha no alcanza para el consumo de la poblacion, y los demas productos del suelo necesarios para el sustento del hombre son harto escasos para poder formar un elemento de comercio. No existen fábricas, pero no tardarán en crearlas cinco grandes líneas que pronto atravesarán el Estado en todas direcciones, poniéndolo en comunicacion directa con todos los limítrofes.

En vista de todas estas causas, natural es que no se encuentren ciudades notables ni por su extension, ni por el número de sus habitantes, y los únicos puntos importantes son,

Natchez, Vicksburg, Rodney y Gran Gulf, depósitos comerciales á orillas del Misisipí;

Jackson, capital del Estado, y Yazoo-City, á orillas del rio de este nombre;

Columbus y Aberdeen, situados en las márgenes del Tombigby;

Holly Springs, en el límite norte del Estado, y

Biloxi, poblacion reciente, situada cerca de la costa, y que debe sus rápidos progresos á los bosques de pinos que explota, y

por ser en verano el lugar de recreo de la alta sociedad de Nueva Orleans.

El único ferrocarril que hay concluido es el que une á Vicksburg con Jackson (46 millas, $2), el cual se extiende hasta Brandon por un ramal de 14 millas (60 cents). En Bolton, á 27 millas de Vicksburg, entronca otro ramal de 7 millas, que se dirige á Raymond.

Vicksburg, es una ciudad bonita, centro de un comercio activo, y depósito de los productos que le lleva el ferrocarril y de los que bajan por el rio Yazoo. (Pob. 3,678 hab.)

Jackson es la capital del Estado; está situada en las márgenes del rio Pearl y en medio de una region fértil y pintoresca. Su importancia aumentará considerablemente cuando se concluyan las dos grandes vias férreas que actualmente se construyen y deben pasar por este punto. Una de estas vias es la prolongacion de la que desde Georgia se dirige á Vicksburg, y la otra la que parte de Nueva Orleans y debe atravesar el Estado en toda su longitud. (Pobl. 3,500 hab.)

Natchez, es la poblacion mas importante del Estado; está construida sobre una plataforma de 150 pies de elevacion sobre el nivel de las aguas del Misisipí. (Pobl. 6,000 hab.)

Hay varias líneas de vapores establecidas en el rio, pero todas ellas son notables por su falta de regularidad, de seguridad y de comodidad, de modo que los viajeros prefieren recurrir á los vapores que salen de Nueva Orleans. Las distancias por el rio son,

De Memphis á Vicksburg 386 millas, á Natchez 502;

De Nueva Orleans á Vicksburg 281 millas, á Natchez 397.

Caminos carreteros.

1. De Jackson á Yazoo City (direccion noroeste) 60 millas por Canton (23) y Benton (50).
2. De Jackson á Holly Springs (direccion norte) 198 millas, por Benton (50), Lexington (67), Carrollton (97), Granada (118), Coffeeville (131), Oxford (165) y Waterford (189). En Holly Springs hay dos líneas de diligencias, una que va á Memphis (40 millas), y otra á Nashville (220).
3. De Jackson á Columbus (direccion noroeste) 141 millas, por Canton (23), Springfield (41), Louisville (92) y Shoco (123). En Columbus hay una línea de diligencias que va á Tuscumbia (115 millas).
4. De Jackson á Natchez (direccion sudoeste) 100 millas, por Gallatin (40) y Washington (94).
5. De Natchez á Saint Francisville (direccion sud) 61 millas,

por Cold Springs (20), Woodville (36) y Laurel Hill (49). Las 25 millas que hay desde Woodville á Saint Francisville se andan en ferrocarril.

Luisiana.

Este Estado comprende parte de las antiguas posesiones francesas al Oeste del Misisipí, y se extiende por ambas márgenes de dicho rio, teniendo por límites, al N. el Estado de Arkansas, al E. el de Misisipí, al O. el de Téjas, y al S. el golfo de Méjico. Es el 17° con respecto á su extension, el 19° por su poblacion absoluta y el 23° por la relativa y envía cuatro representantes al Congreso.

El terreno es llano y pantanoso por la parte del Sud, y muy desigual por la del Norte, aunque carece de montañas. La riqueza agrícola es sumamente considerable y el suelo produce casi todo el azúcar que se cosecha en la Union; gran cantidad de algodon, el mas estimado del pais, tabaco y maiz. En las praderas de la parte occidental se cría mucho ganado de todas clases. De aquí resulta naturalmente que la industria agrícola se ha desarrollado en el mas alto grado, al paso que las manufacturas propiamente dichas son casi nulas. Por su importancia comercial figura entre los primeros de la Union, pero se halla casi completamente concentrada en Nueva Orleans.

Los lagos y los caudalosos rios que cruzan el suelo de la Luisiana en todas direcciones, han hecho siempre que los medios de comunicacion y de trasporte sean fáciles, pero con frecuencia se ven interrumpidos por los muchos bajos que casi quedan al descubierto cuando se retiran las aguas. Las comunicaciones artificiales habian sido nulas hasta estos últimos tiempos, pero la actividad desplegada en los Estados vecinos ha hecho que despierte de su letargo y se ha puesto á la obra con un entusiasmo que augura los mejores resultados.

La Luisiana es uno de los Estados en que la instruccion pública está mas extendida y mejor sostenida.

Nueva Orleans, situada en la márgen izquierda del rio Misisipí, como á unas 100 millas de su desembocadura, y con una poblacion que puede estimarse en 200,000 almas, es una de las principales ciudades de la Union, y dista 1663 millas de Nueva York, 1438 de Washington, 879 de Charleston, 2025 de Pittsburg, 1628 de Chicago, 1200 de San Luis y cerca de 2000 de las cata-

ratas de San Antonio. Su construccion es en forma de media luna, por lo que ha recibido el nombre de *Crescent City*, y el terreno sobre que se asienta es artificial y en algunos puntos se halla siete pies mas bajo que el nivel del rio. Las calles son anchas y cortadas en ángulos rectos, siendo la principal la del Canal, de 190½ pies de anchura, dividida en su centro por una calle de árboles que la atraviesa en toda su longitud. Los edificios son en general de ladrillo y bajos, pero en el barrio del comercio los hay hasta de 6 y 7 pisos. Entre los mas notables se cuentan la Casa de Ayuntamiento, el hotel de San Cárlos, el Odd Fellows Hall, la Bolsa de San Luis, la Aduana y la Casa de Moneda. Las iglesias no son tan numerosas como en las ciudades del Norte, y la catedral católica no es tan notable por su belleza como por la originalidad de su construccion española cubierta de pegotes al estilo americano. Los paseos, así como el resto del piso de la ciudad, son artificiales, pero espaciosos y bien ventilados, consistiendo en magníficas alamedas. Las plazas públicas no son numerosas y entre ellas merecen mencion la de Lafayette, el centro de la calle del Canal, ya citado, y la de Jackson, en la que se encuentra la estátua del general del mismo nombre.

Cuéntanse en Nueva Orleans cuatro teatros, que son, el American, en la calle de Poydras cerca de St. Charles; Varieties, en la calle de Orleans, el St. Charles en la calle del mismo nombre, y el de Orleans, todos ellos bien manejados y muy concurridos durante la estacion del invierno. Los mercados pueden rivalizar con los de Filadelfia, por su extension, distribucion y aseo, y por la vijilancia que sobre ellos ejerce la autoridad. Las escuelas públicas son numerosas y estan sostenidas con una liberalidad que hace honor á la ciudad. Los hoteles abundan y están bien servidos, y el de San Cárlos puede figurar dignamente al lado de los principales de la Union, lo mismo que el St. Louis. Los restaurantes y las tabernas son innumerables.

La ciudad ofrece mucha animacion desde Octubre hasta Junio, pero durante el verano queda como paralizada, porque la mayor parte de la poblacion emigra huyendo de los estragos que con bastante frecuencia hace la fiebre amarilla.

Pocas cosas hay en Nueva Orleans que llamen tanto la atencion del extrangero, como el puerto formado por el Misisipí delante de la ciudad, y la animacion que en él reina durante la estacion de los negocios. El rio presenta en este punto una anchura de media legua con un fondo de 100 pies, y en medio de este enorme volúmen de agua los buques de todas dimensiones pueden atracar á un muelle de cerca de 8 millas de largo. Por la parte del mar suben buques de todos los puntos del globo y principalmente del litoral de los Estados Unidos, Inglaterra y Francia, que

van á buscar los algodones acumulados en ese gran mercado; y por la del rio bajan vapores que recorren 2000 millas de navegacion en el Misisipí, 1000 en el Ohio, 300 en el Tennessee, 1800 en el Misurí, 750 en el Arkansas, 500 en el Rio Rojo, &c., hasta el completo de 17,000 millas de navegacion interior, lo cual les permite recojer los productos de mas de un millon de millas cuadradas del terreno mas fértil del mundo. Tal es el puerto de Nueva Orleans, en el que se acumulan anualmente inmensas cantidades de algodon, tabaco, azúcar, harina, cereales y carnes saladas, convirtiéndola en la segunda ciudad comercial de la Union, y en la primera con respecto á la suma de sus exportaciones.

BANCOS.

Nombre.	*Capital.*	*Direccion.*
Bank of Louisiana,......	$4,000,000,	calle Conti esq. de Royal.
Bank of New Orleans,...	1,000,000,	calle Camp No. 128.
Canal Bank,............	4,000,000,	calle Magazine esq. de Natchez.
Citizens' Bank,.........	1.500,000,	calle Royal esq. de Customhouse.
L. State Bank,..........	2,000,000,	calle Conti esq. de Royal.
Mechanics' & Traders' B.,	1,000,000,	calle Canal No. 101.
Union Bank,............	1,000,000,	calle Canal No. 123.

TELEGRAFOS.—Para Washington y Nueva Orleans, calle Comercial place No. 11.—National, esq. de St. Charles y Gravier.

Los datos siguientes son tomados de una guia de 1857, á consecuencia de que, cuando recorriamos los Estados Unidos tomando notas, la fiebre nos dijo *non plus ultra* ántes de llegar á Nueva Orleans, y no hemos encontrado en Nueva York ni en Filadelfia una guía de fecha posterior.

Ya hemos dicho anteriormente que la actividad desplegada en los Estados vecinos á la Luisiana se habia comunicado á esta, y en efecto está concluyéndose la construccion de dos líneas férreas de la mayor importancia. La primera corre paralela al Misisipí, se extiende hasta el Estado de Tennessee y entronca con todas las líneas de los otros. La segunda recorre las ricas regiones del Oeste, cuyos productos no tienen salida cuando se retiran las aguas, y continúa su curso hasta la frontera de Téjas, para convertirse en el primer eslabon de la cadena del Sud al Pacífico, uniéndose con la línea que atravesará dicho Estado. La primera de dichas líneas tiene ya 100 millas en explotacion y la segunda 93. Hay ademas proyectada otra via que unirá á Nueva Orleans con Mobila.

Todas las comunicaciones entre Nueva Orleans y los puntos mas importantes del Oeste se hacen por los rios en buques de vapor. Los de primera clase son magníficos y el trato que en ellos se da á los viajeros nada deja que desear, á pesar de la mo-

dicidad de los precios, los cuales por lo general se reducen de 1½ á 2½ centavos por milla, comprendiendo el alimento.

Por la parte del mar hay comunicaciones semanales con la Habana, Nueva York y Aspinwall, diarias con Mobila, y otras varias con Téjas y Veracruz : sin contar con los vapores destinados al remolque de buques y que constantemente están en movimiento.

En frente de Nueva Orleans, en la márgen opuesta del rio, se encuentran Tunisburg, Algiers, Gretna y Mechanicsburg, que pudiéndose considerar como arrabales de la ciudad, son centros de poblaciones numerosas y activas que cada dia se acercan mas con objeto de formar una sola. Entre todos estos puntos hay comunicaciones cada minuto por vapores que cruzan el rio y suplen la falta de puentes que su anchura no permite construir.

Algiers es la poblacion mas importante de las mencionadas y encierra en su casco los establecimientos destinados á la construccion y reparacion de buques, siendo tambien el punto en que arranca el ferrocarril del Oeste.

Ademas de las dos grandes líneas mencionadas, existen tres ramales insignificantes que mas bien sirven para recreo que para objeto comercial. El primero va de Nueva Orleans á Carrolton (6 millas, 15 cents), con un ramal al lago Pontchartrain (7 millas, 25 cents), el segundo de Milneburg á dicho lago (5 millas, 25 cents) y el tercero de Proctorville al lago Borgne (27 millas, $1.)

Finalmente, desde el centro de la ciudad parten dos canales que se dirigen al lago Pontchartrain, encontrándose en sus orillas numerosos hoteles y restaurantes, muy frecuentados en todo tiempo, porque los Luisianeses no creen que una templanza hipócrita sea mérito bastante para la remision de los pecados.

Gran línea del Sud.—(Veáse el Estado de Tějás.)

Viaje de Nueva Orleans á Providencia, en buque de vapor. Este punto se halla en la extremidad norte de la Luisiana, en la márgen derecha del Misisipí y á 450 millas de Nueva Orleans. Las estaciones intermedias mas importantes son:

Carrolton, que puede considerarse como un arrabal de la ciudad; solo es notable por un magnífico jardin preferido como punto de reunion y paseo.

Donaldsonville (83 millas, $3) es uno de los depósitos secundarios mas importantes de la Luisiana, y se halla á la entrada de Bayou Lafourche, rio frecuentado por los vapores durante las crecientes y en cuyas márgenes se encuentran numerosos ingenios de azúcar.

Plaquemine (117 millas, $4) se halla en el mismo caso que el anterior, y á la entrada de Bayou Plaquemine, el cual conduce al

Atchafalaya, rio que atraviesa la parte occidental del Estado, y orillado por importantes ingenios.

Baton Rouge (140 millas, $5) es la capital del Estado; se halla situada sobre un montecillo que se eleva repentinamente en medio de las llanuras de la Luisiana. El Capitolio es notable por su construccion parecida á la de los castillos de la edad media, llamando tambien la atencion el Presidio y los Cuarteles para la tropa. (Pobl. 6,270 hab.)

Bayou Sahra (174 millas, $5) depósito secundario é importante por los productos de su propio suelo.

Embocadura del rio Rojo (216 millas). Desde este punto el suelo es bajo y pantanoso y por consiguiente desierto.

Viage de Nueva Orleans á Schreveport.—Hasta la embocadura del rio Rojo por los mismos puntos que el anterior.

El rio Rojo es uno de los principales del Sud y tiene su nacimiento cerca de Santa Fé, en Nuevo Méjico, en la vertiente oriental de las Montañas Pedregosas, á 1,500 millas de su embocadura. Durante su curso recibe infinitos afluentes cuyo curso total no baja de 2,000 millas. El rio Rojo, aunque torrentoso al principio, corre luego sobre un lecho ancho y profundo, y accesible por lo tanto á los vapores hasta cerca de los límites de la Luisiana. Los puntos intermedios hasta Schreveport son:

Alejandria (306 millas, $7) depósito local bastante importante y el único establecido en el rio Rojo que tenga comunicacion directa con Nueva Orleans en todo tiempo. Un fuerte dique lo defiende de las inundaciones.

Natchitoches (386 millas, $8) ciudad construida en otro tiempo por los Españoles y quizá la mas antigua de la Luisiana. Es tambien depósito local, pero de escasa importancia.

Schreveport (518 millas, $10), aunque poblacion reciente, ha adquirido ya bastante importancia local como centro de una comarca fértil, extensa y poblada, y como estacion de los numerosos emigrantes que todos los años se dirijen á Téjas.

Al hacer la descripcion de los Estados Occidentales hablaremos de las vias de comunicacion entre sus principales ciudades y Nueva Orleans.

Tejas.

Perteneció primero á España y despues formó parte de la República Mejicana; pero en 1835 se declaró independiente y en 1845 se incorporó á la Union como Estado federal.

Tiene por límites al N. el Territorio indio, al E. los Estados de Arkansas y la Luisiana, al O. el Territorio de Nuevo Méjico y al S. el golfo de Méjico. Es de los primeros con respecto á su extension, el 27° por su poblacion absoluta y el penúltimo por la relativa. Envía dos representantes al Congreso.

El terreno es sumamente desigual, y miéntras al Oeste se encuentran las últimas ramificaciones de las Montañas Pedregosas, en el centro se ven colinas y profundas barrancas que desaparecen á su vez para dar lugar á extensas llanuras, las cuales terminan en áridos arenales cerca de la costa. El pais está regado por infinitos rios, pero ninguno es navegable. Las tierras son fértiles y cada dia se convierten en campos cultivados, segun se van fijando los emigrantes. Interminables praderas ofrecen abundante pasto al ganado de todas clases que se cria en ellas.

A pesar de cuantos obstáculos puede ofrecer la colonizacion y poblacion de un pais nuevo, Téjas marcha á pasos gigantescos en la via del progreso, y ya exporta considerables cantidades de algodon, azúcar, tabaco y ganado de las praderas. Su importancia comercial es todavia insignificante, y como las comunicaciones naturales escasean tanto por mar como por tierra, se ha recurrido al medio empleado generalmente en los Estados Unidos, es decir, á los ferrocarriles, habiéndose proyectado varios mas ó menos importantes, cuya ejecucion producirá inmensas ventajas al pais.

La principal via de comunicacion que hasta hoy cuenta con un servicio regular es la prolongacion de la *Gran línea del Sud* de que luego hablaremos En el interior circulan algunas diligencias y barcos de vapor, pero los caballos de silla son el medio de locomocion que mas comunmente se emplean.

GALVESTON es la ciudad principal del Estado y puerto de mar situado en la extremidad de una isla arenosa que tiene el mismo nombre. Aunque su fundacion solo data de 1837, ha adquirido ya grande importancia como centro comercial y como mercado, y los progresos de su poblacion han sido tan rápidos como los de su comercio. El puerto es el mejor de toda la costa de Téjas y aun en las mareas bajas cuenta con 14 pies de agua sobre la barra. (Pobl. 4,529 hab.)

Caminos carreteros.

1°. De Galveston á Austin (direccion noroeste) 256 millas, por Houston (82 millas), San Felipe (136), Lagrange (183) y Bastrop (223). Las 82 millas entre Houston y Galveston se andan en buque de vapor.

Houston ha adquirido en poco tiempo una gran importancia, por hallarse en el centro de una extensa region algodonera y de una comarca sumamente fértil.

Austin es la capital del Estado, aun cuando su poblacion sea sobremanera insignificante. Está construida á orillas del rio Colorado, como á 200 millas de su desembocadura y situada en el punto de interseccion de los diferentes caminos que cruzan el Estado.

2°. De Galveston á Washington (direccion este) 168 millas, por Houston (82) y Myrtle Turf (112).

3°. De Austin á Washington (direccion este) 142 millas, por Lagrange (73), Rutersville (78), Industry (98), Mount Vernon (116) é Independence (132).

4°. De Washington á Natchitoches (direccion este) 292 millas, por Montgomery (33), Huntsville (58), Cincinnati (72), Crockett (102), Douglas (147), Nacogdoches (162), San Agustin (195), Milan (216), Sabine (234) y Fort Jesup (267).

5°. De San Patricio á Corpus Christi (direccion sud) 23 millas

6°. De San Patricio á Matamoras (direccion oeste) 145 millas.

7°. De Austin á Rio Grande (direccion oeste) 332 millas, por Bastrop (33), Rio San Màrcos (77), Rio Guadalupe (98), San Antonio de Béjar (148), Rio San Miguel (190), Rio Frio (220) y Rio Nueces (242).

8°. De Galveston á San Patricio (direccion oeste) 268 millas, por San Luis (27), Velasco (38), Cedar Grove (64), Matagorda (89), Texana (133), Victoria (159) y Goliad (194).

9°. De Austin á San Patricio (direccion sudoeste) 377 millas, por Bastrop (33), Mount Pleasant (43), Lagrange (73), Columbus (108), Egypt (138), Preston (158) y Matagorda (198). En este punto se une el camino con el de Galveston á San Patricio y sigue por Texana (242), Victoria (268) y Goliad (303).

De Galveston á Nueva Orleans hay por la vía terrestre 855 millas, y de Austin al mismo punto 830.

Estas son las principales vías de comunicacion que se pueden indicar en Téjas, y aun en los puntos en que hay establecidas líneas de diligencias, espreciso contar muy poco con ellas. Por lo tanto es necesario estar preparado siempre para hacer el viaje sea á pié, sea á caballo, y en todo caso hacer una buena provision de víveres, de filosofía y de paciencia para poder caminar

por el interior del pais. Entre Galveston y los principales puntos del litoral hay líneas de vapores, pero su servicio es muy irregular.

Gran línea del Sud.

A fin de no interrumpir á cada momento la descripcion de esta gran vía de comunicacion, que arrancando en Filadelfia, atraviesa ocho Estados, para terminar en Téjas, la hemos dejado para ahora, en que vamos á recorrerla de un extremo á otro.

En Filadelfia, pues, principia el primer eslabon de la gran cadena del Sud. El embarcadero y depósito se halla en la esquina de las calles de Prime y Broad, y este primer tramo se dirige á Baltimore (97 millas, $3) pasando por Wilmington. Los aficionados á viajes mas divertidos prefieren en verano tomar un camino paralelo al anterior, haciendo el viaje parte en vapor y parte en ferrocarril. La distancia en este caso es de 117 millas ($3) y se necesitan siete horas para recorrerla. El viajero que tenga tiempo suficiente y quiera conocer el interior de Pennsylvania puede recorrer 153 millas ($5) tomando sucesivamente los ferrocarriles de Columbia, Nueva York y Baltimore. Finalmente, si quiere contemplar una obra tan atrevida como colosal, puede bajar en vapor por el rio Delaware hasta la ciudad del mismo nombre (44 millas), recorrer el canal que une las bahías de Delaware y Chesapeake (16 millas), atravesar esta última, subir por el rio Patapsco y desembarcar en Baltimore, despues de haber andado 116 millas. Al pasar por el canal verá esa obra magna, llamada *Deep Cut* ó cortadura profunda, de 6 millas de longitud por 70 pies de profundidad. A 90 pies sobre el nivel de las aguas hay un puente de 235 de luz, lo cual permite que pasen por debajo de él vapores y goletas de bastante porte. La primera de estas cuatro vias es la directa de la Gran línea del Sud.

Despues de recorrer el Estado de Pennsylvania entra en el de Maryland y se dirige á Relay House (9 millas). En este punto tuerce al S. O., pasa por Annapolis Junction (18 millas) y termina en Washington (40 millas, $1). En Annapolis Junction hay un ramal de 39 millas que termina en Annapolis, á 39 millas de Baltimore ($1.60).

Annapolis es la capital del Estado de Maryland, pero su proximidad á Baltimore ha influido para que nunca se aumente su importancia oficial. En la historia de los Estados Unidos ocupa un puesto notable por ser el punto en que el general Washington hizo renuncia de sus funciones al terminarse la revolucion americana. (Pobl. 3,011 hab.)

Desde Washington sigue el camino al Estado de Virginia, re-

corriendo 85 millas ($2.50) de Richmond á Weldon. Los puntos intermedios mas notables son:

PETERSBURG (22 millas de Richmond, 70 cents,) importante como centro de un gran comercio interior y por hallarse en comunicacion directa, por medio de un ramal de 10 millas, con los criaderos carboníferos mas ricos del Estado. Su importancia aumentará considerablemente con la conclusion del ferrocarril que llega hasta Norfolk y de la línea que atraviesa todo el Estado para unirse con el rio Tennessee, estableciendo una comunicacion directa con el Misisipí. (Pobl. en 1853, 15,000 hab.)

HICKSFORD (63 millas de Richmond) solo se menciona como punto de partida de un ramal que se extiente hasta Raleigh, capital de la Carolina del Norte (107 millas, $4.50).

De Richmond á Norfolk se puede ir tambien por agua (137 millas), y este viaje ofrece una serie no interrumpida de pintorescos paisajes y magníficos puntos de vista.

NORFOLK, situada en la desembocadura del rio James, es la ciudad comercial mas importante del Estado, y puerto de exportacion de la mayor parte de los géneros y frutos del pais. Esta circunstancia unida á su seguridad. ha hecho que se establezca en él el primer arsenal de los Estados Unidos. Norfolk carecia desgraciadamente de grandes vias naturales de comunicacion, pero esta falta la ha suplido la industria del hombre, y el ferrocarril que se construyó hasta Petersburg la une con el rio Tennessee. (Pobl. en 1853, 16,000 hab.)

Entre Norfolk y Weldon hay otro ramal de 83 millas, que en caso de necesidad se convierte en uno de los tramos de la Gran línea del Sud, á causa del servicio de vapores organizado entre Norfolk y Baltimore (197 millas), permitiendo este viaje gozar del espléndido panorama que se desarrolla en toda la longitud de la bahía de Chesapeake.

En Weldon entra la línea en el Estado de la Carolina del Norte y se dirije á Wilmington, atravesando el Estado en toda su longitud de norte á sud (162 millas).

GOLDSBOROUGH (77 millas de Weldon) es el único sitio digno de mencion, no por su importancia, pues se reduce á unas tantas casas, sino por ser el punto en que entronca la línea que se dirige á Raleigh. Su poblacion en 1853 era como de 1,500 habitantes.

De Goldsborough á Wilmington hay 84 millas, 246 á Richmond, 376 á Washington, 416 á Baltimore, 513 á Filadelfia y 600 á Nueva York, que con billete completo (*through ticket*) se andan por $15.50.

WILMINGTON es una poblacion considerable que vive del producto de su comercio local y de la madera de construccion que exporta á las Antillas. La ciudad es bonita, pero está rodeada de

arenales y de pestilentes lagunas, de modo que el viajero, al huir de ella á toda prisa, se pregunta y con razon: para qué sirven sus magníficos edificios al lado de tanta inmundicia? (Pobl. en 1855, unos 16,000 hab.)

Aquí principia el ferrocarril de Manchester, que entrando en la Carolina del Sud se dirije á Charleston y á Savannah, pasa á la Florida y atraviesa á Georgia y Alabama, terminando en Mobila y en Nueva Orleans. Esta línea evita la travesía por mar, siempre peligrosa, de modo que el servicio de vapores entre Wilmington y Charleston se ha suprimido ya.

Raleigh, mencionada mas arriba, es la capital de la Carolina del Norte. Su comercio se reduce á la exportacion de los frutos de su suelo que le llegan por el único ferrocarril que posee y que ya hemos descrito en su lugar correspondiente. (Pobl. 4,518 hab.)

De Wilmington pasa la línea á la Carolina del Sud, recorriendo una distancia de 214 millas ($7.25) hasta Branchville. En Wilmington se toma un vapor que conduce al viajero hasta la orilla de una gran laguna en la cual principia el ferrocarril.

Kingsville es el único punto intermedio, cuya poblacion total se reduce á una posada, pero que sirve de entronque á la línea de Columbia. De Wilmington á Kingsville hay 171 millas ($5) y de Kingsville á Branchville 43 ($2.25.)

La distancias recorridas hasta aquí son;—de Wilmington á Charleston, 276 millas ($9 15.)—De Charleston á Washington, 652 millas; á Filadelfia, 789 y á Nueva York, 876 ($24.65)—De Nueva York á Charleston por mar, 638 millas ($15).—De Charleston á Savannah, por mar, 125 millas ($4).—De Branchville á Hamburg por ferrocarril, 73 millas ($2.10).—De Wilmington á Augusta (Georgia), 289 millas ($9.35).

En Augusta entra la línea en el Estado de Georgia, extendiéndose 258 millas hasta West Point y pasando por Union Point y Atlanta.

Augusta cuenta con una poblacion de 12,000 almas, habiendo aumentado cerca de un ciento por ciento en los últimos 5 años, y es uno de los centros mas importantes de Georgia, habiéndose convertido en depósito de los productos de una extensa comarca á causa de su posicion en el último punto del rio Savannah á que pueden llegar los vapores. Augusta está unida con Hamburg por un puente de 1200 pies de largo, y cuenta con una línea de diligencias que van hasta el puerto de Savannah (125 millas).

Union Point (76 millas, $2.30) es, como lo indica su nombre, el punto de entronque de un ramal de 40 millas ($1.20) que termina en Athenas.

Atlanta está destinada á adquirir grande importancia por

reunirse en ella cuatro ferrocarriles. Tenia una poblacion en 1854 como de 4,000 habitantes. Su primer ferrocarril es el que se prolonga hasta el extremo norte de los Estados Unidos, y comunica con Charleston. El segundo la une con Mobila y Nueva Orleans, extendiéndose hasta Montgommery (175 millas). El tercero es la línea central de Georgia y forma parte de la gran línea del Sud para los viajeros que van de Nueva York á Savannah por mar. De Savannah á Atlanta por esta via hay 291 millas ($8. 75) y á West Point 378 ($11.45). El último es el que de Savannah va á Montgommery y en el que es preciso andar 30 millas en diligencia. Esta vía es preferible para los viajeros que tengan prisa, porque se evitan un gran rodeo y el gasto es menor. Sin necesidad de ir á Atlanta pueden dejar el ferrocarril de Savannah á Macon (191 millas, $5.75) y pasar á una nueva via que conduce á Fort Valley (22 millas, 90 cents) y de allí á Columbus 94 millas de Macon ($3.40) y 285 de Savannah ($9.15).

Columbus es el depósito de los productos de una extensa comarca, por hallarse situado á la cabeza de la navegacion del rio Chattaochee. En este punto se toma la diligencia que conduce á Auburn (30 millas, $3) y pasa por aquí el ferrocarril de West Point á Montgommery (60 millas, $2.40). La distancia de Savannah á Montgommery por Columbus es de 375 millas ($14. 50) y por West Point 466 ($14.95). Su poblacion en 1854 llegaba como á 9,000 habitantes.

En West Point pasa la línea al Estado de Alabama y se extiende hasta Montgommery (88 millas, $3.50) pasando por Aubnrn.

Montgommery es la capital del Estado y está situada á orillas del rio Alabama. La poblacion es extensa y bonita, y debe su importancia y prosperidad á la posicion que ocupa á la cabeza de la navegacion del rio que la baña, y á ser el depósito principal de los algodones que se cosechan en el interior. Ademas del ferrocarril que la une con West Point, cuenta con otro en construccion que se dirige al Sud, ramificándose sobre Mobila y Pansacola. El viajero puede ir á Mobila embarcándose en el rio Alabama (331 millas, $10) ó tomando las diligencias (197 millas, $8); pero es preferible lo primero. (Pobl. 1,384 hab.)

En Montgommery termina tambien el nuevo ferrocarril en construccion que pondrá en comunicacion los Estados de Alabama y Georgia con Vicksburg, sobre el Misisipí. En esta línea se halla Selma, punto de entronque de un ramal de 56 millas que conduce á Montevallo, y debe extenderse hasta el rio Tennessee (150 millas).

Luego que Selma esté unida á Mobila se podrá ir directamente y sin detenerse, ya á Memphis, ya á Nashville ó á Knoxville.

La gran línea del Sud puede decirse que termina en Mobila, porque desde este punto se toma el vapor que conduce á Nueva Orleans (166 millas, $5.25), y en Nueva Orleans el que dos veces á la semana va á Galveston, en el Estado de Téjas (444 millas, $10), y en el que por ahora termina esa inmensa línea de caminos cuya extension no baja de 3,500 millas.

Estados Occidentales.

ARKANSAS.

Tiene por límites al N. el Estado de Misurí, al E. el de Misisipí, del que está separado por el rio del mismo nombre, al S. la Luisiana y al O. el Territorio Indio. Es el 10° con respecto á su extension, el 26° por su poblacion absoluta y el 27° por la relativa, y envía dos representantes al Congreso.

El territorio está regado por numerosas corrientes de agua, algunas de las cuales son navegables hasta una gran distancia. Por la parte del norte se encuentran algunas montañas aisladas y separadas entre sí por profundos valles; en el centro es muy desigual el terreno, pero hácia el este principian las grandes llanuras, las cuales terminan en tierras bajas y anegadizas á orillas del Misisipí. En las montañas se encuentra hierro, plomo, cobre manganesa y sal gema que se explota en cantidades considerables, no verificándose lo mismo con los otros minerales por la escasez de comunicaciones.

El pais es esencialmente agrícola y produce enormes cantidades de algodon y maiz, lo cual unido á la riqueza y fertilidad del suelo ha atraido una poblacion que aumenta rápidamente.

En este Estado no hay todavía ninguna poblacion importante. *Little Rock*, capital y único punto de algun interes, solo cuenta 2000 habitantes.

Hot Springs, ó Fuentes calientes, comunican con la capital por un camino carretero de 43 millas. Sus aguas minerales poseen grandes propiedades curativas, y se cuentan mas de 80 manantiales en medio de un pais agreste y pintoresco, digno de llamar la atencion del viajero.

Vías de comunicacion.

1°. De Little Rock á Napoleon, por el rio Arkansas en buque de vapor (direccion sudeste) 148 millas, tocando en Pine Bluff (50), Richland (72), Arkansas (118) y Washington (133).

2°. De Little Rock á Fort Gibson, por la misma via (direccion noroeste) 324 millas, tocando en Lewisburg (66), Scotia (112), Morrison's Bluff (147), Van Buren (222), Fort Smith (230) y Fort Coffee (240). Esta navegacion no es practicable todo el año, habiendo épocas en que es preciso detenerse á 300 millas de la boca del rio, el cual es uno de los afluentes mas considerables del Misisipí, por contar un curso de cerca de 2000 millas, de las cuales 622 son navegables en buen tiempo.

Napoleon, aunque pueblo de poca importancia, es sin embargo el depósito de los productos que le llegan del interior del pais. Desde Nueva Orleans hay 607 millas por el rio, que unidas á las 148 de Napoleon á Little Rock y á las 324 á Fort Gibson, forman un total de 1049 millas de navegacion interior por esta via. (Pobl. 10,000 hab.)

Caminos carreteros.

1°. De Little Rock á Hick's Ferry, (direccion norte), 175 millas, por Oakland Grove (30), Searcy (50), Batesville (95), Sulphur Springs (105), Smithville (130) y Jackson (145).

2°. De Little Rock á Helena, (direccion oeste,) 93 millas, por Big Prairie (25), Rock Roe (38), Lawrenceville (48) y Lik Creek (76).

3°. De Little Rock á Columbia, (direccion oeste,) 145 millas, por Pine Bluff (50) y Bartholomew (120).

4°. De Little Rock á Fulton, (direccion sudoeste,) 144 millas, por Benton (24), Rockport (55), Raymond (80), Greenville (93) y Washington (129).

Tennessee.

Tiene por límites al N. los Estados de Kentucky y Virginia, al E. el de la Carolina del Norte; al S. los de Misisipí, Alabama y Georgia, y al O. los de Arkansas y Misurí. Es el 18° con respecto á su extension, el 7° por su poblacion absoluta y el 14° por la relativa, y envía diez representantes al Congreso.

Este Estado se halla dividido naturalmente en tres porciones; la primera al E. está comprendida entre las Montañas Smoky y los montes Cumberland; la del centro se halla entre estos montes y el rio Tennessee, y la del O. entre dicho rio y el Misisipí. La primera es naturalmente montañosa, por la que la agricultura no está muy extendida, pero se cria ganado en abundancia. Las otras dos son sumamente fértiles y producen en abundancia al-

godon, tabaco y maiz. El pais está regado por numerosos rios, muchos de ellos navegables, de modo que la poblacion agrícola es considerable, al paso que la de las ciudades es muy escasa.

La industria metalúrgica y el laboreo de minas se prosiguen con la mayor actividad, gracias á los grandes criaderos de hierro y carbon que se encuentran por la parte de las montañas.

El rio Tennessee atraviesa dos veces el Estado y es uno de los principales afluentes del Ohio, presentando una navegacion de mas de 1000 millas para los buques chatos. Los vapores solo suben hasta Florence, á 283 millas de su desembocadura, pasando por Paducah, en la misma boca del rio, Petersville (68 millas), Reynoldsburg (104), Perryville (148), Carrollville (173), Coffee (199), Savannah (209) y Tuscumbia (278).

Reynoldsburg, merece mencionarse como punto por donde pasa el ferrocarril de Holly Springs.

Nashville, capital del Estado, situada sobre el rio Cumberland, que corre circularmente á su al rededor, está edificada en anfiteatro y se halla dominada por el Capitolio construido en la parte mas alta de la ciudad, á 120 pies sobre el nivel del rio, el cual se puede cruzar por un soberbio puente colgante de 100 pies de elevacion. Nashville será pronto el punto de reunion de todos los ferrocarriles que del E. y del S. se dirijen al O., lo cual contribuirá á engrandecer su importancia, en vista de los resultados obtenidos en otros pueblos en igualdad de circunstancias. (Pobl. en 1853, 20,000 hab.)

De Nashville á Memphis se puede ir por agua bajando por los rios Cumberland Ohio y Misisipí (515 millas), y como desde dicho punto se puede continuar á Natchez (502 millas) y á Nueva Orleans (703), resulta que de Nashville á estos dos últimos puntos hay respectivamente 1017 y 1298 millas de navegacion interior.

Memphis, situada á orillas del Misisipí y en la confluencia del rio Wolf, es una de las ciudades cuya importancia y poblacion aumenta rápidamente de dia en dia, y dentro de poco se pondrá en comunicacion directa por ferrocarril con todos los grandes puertos comerciales del Este y del Sud y con los de los lagos. En la actualidad se halla ya unida, por el Misisipí y sus tributarios, con todos los grandes centros del Oeste y Sudoeste, y por ella debe pasar una de las vias férreas que mas tarde unirán á Arkansas y Téjas con el océano Pacífico. (Pobl. 12,000 hab.)

En Memphis ha establecido el Gobierno un buen astillero que aumenta los elementos de prosperidad de la poblacion. En este establecimiento se encuentran todos los instrumentos y máquinas de mas reciente invencion, y entre otras cosas notables merece verse la fábrica de járcias, de 1,400 pies de longitud. Si la barra

que hay en la desembocadura del Misisipí dejara pasar buques de guerra de alto bordo, estos podrian construirse en Memphis con toda comodidad, porque en este punto, que dista 867 millas del mar, tiene el rio todavía una profundidad de 118 pies. Estos números dan una idea de lo que es Misisipí, y justifican su nombre indio de *Padre de las aguas.*

Memphis dista 176 millas de la boca del rio Arkansas y 253 de la del Ohio, 420 de San Luis, 502 de Natchez y 783 de Nueva Orleans.

De Nashville á Chatanooga hay un ferrocarril de 151 millas ($4.50) y en este último punto entronca la línea de Georgia á Atlanta. Por esta via hay 582 millas desde Nashville á Savannah, 599 á Charleston y 1353 á Nueva York.

Entre Nashville y Chatanooga se encuentran las poblaciones siguientes:

Wartrace (55 millas, $1.70) entronque de un ramal de 8 millas que conduce á Shelbyville.

Stevenson (115 millas, $3.50), entronque del ferrocarril de Charleston á Memphis.

En el rio Tennessee (123 millas, $3.75) se puede dejar el ferrocarril y tomar los vapores que conducen á Chatanooga (23 millas, 75 cents).

Entre Chatanooga y Knoxville, punto en que el rio Tennessee principia á ser navegable, debe haberse concluido ya otro ferrocarril, y entre los mismos puntos y Decatur hay líneas de vapores que hacen un servicio regular.

Carminos carreteros.

1°. De Nashville á Memphis (direccion sudoeste) 235 millas.—Hay dos caminos: el primero va por Franklin (18 millas), Columbia (42), Mount Pleasant (53), Ashland (85), Carrollsville (100), Savannah (118), Purdy (135), Bolivar (167), Newcastle (179), Somerville (190) Oackland (200), y Raleigh (225); y el segundo por Chestnut Grove (18), Charlotte (40), Waverly (62), Reynoldsburg (71), Camden (81), Huntingdon (101), South Carroll (117), Jackson (137) y Bolivar (165). En este punto se une con el anterior y sigue por Newcastle (177), Somerville (188), Oackland (198) y Raleigh (223), ganándose dos millas.

2°. De Nashville á Tuscumbia (direccion sud) 117 millas, por Franklin (18), Columbia (42), Mount Pleasant (53), Lawrenceburgh (75) y Florence (112).

3°. De Nashville á Huntsville (direccion sud) 116 millas, por Stewartsborough (20), Murfreesboro' (34), Shelbyville (60), Lynchburg (78), y Fayetteville (86).—En Murfreesboro' hay dos líneas

de diligencias, una á Woodbury (20 millas) y otra á Minville (41).

4°. De Nashville á Knoxville (direccion este) 187 millas, por Green Hill (13), Lebanon (30), Alejandria (48), Smithville (65), Sparta (87), Crossville (115) y Kingston (147).

5°. De Knoxville á Ashville (direccion este) 110 millas, por Dandridge (30) y Newport (48.)

6°. De Knoxville á Jonesboro' (direccion este) 102 millas, por Morristown (44) y Greenville (77).

7°. De Jonesboro' á Abingdon (direccion nordeste) 42 millas, por Blountsville (19).

8°. De Nashville á Frankfort (direccion norte) 196 millas, por Henderson (14), Gallatin (24), Frontera Kentucky (51), Scottsville (60), Glasgow (83), Monroe (103), Greensburg (116), Lebanon (136), Perryville (156), y Harrodsburg (166).

Entre Nashville y Cincinnati hay líneas de vapores que hacen el viaje cuando la altura de las aguas lo permite (607 millas, $10) y esos mismos vapores conducen á Louisville (534 millas de Nashville).

Kentucky.

Está limitado al N. O. y al N. por los Estados de Illinois, Ohio, é Indiana, al Este por el de Virginia, del que se halla separado por los montes Alleghanys y Cumberland, al S. por el de Tennessee, y al O. por el rio Misisipí. Es el 20° con respecto á su extension, el 8° por su poblacion absoluta y el 13° por la relativa y envía diez representantes al Congreso.

El territorio se halla cortado por profundas quebradas hácia los Montes Cumberland; en el centro es algo ondulado y por la parte occidental termina en extensas llanuras y praderas. Al N. y N. E. se encuentra una Sierra de 15 á 20 millas, que parece desprenderse en ángulo recto de la de los Alleghanys y corre á lo largo de la márgen derecha del Ohio.

El suelo es asombrosamente fértil, y produce maiz, trigo, avena, cáñamo, tabaco y lúpulo. En las praderas se crian caballos y ganado de cerda. La fertilidad del suelo es debida á los numerosos rios que lo riegan, creando fáciles comunicaciones entre todos los puntos del Estado.

El hierro y el carbon son los dos únicos minerales que se explotan.

Kentucky es el último Estado al Sud del Ohio y al Oeste del Misisipí en que se halla vigente la esclavitud. La educacion

primaria y superior está muy extendida y la universidad de Lexington goza de fama en toda la Union.

LOUISVILLE, situada en la márgen izquierda del Ohio, y á un cuarto de milla de las cataratas de este rio, es la ciudad mas importante del Estado. Su distribucion es bastante regular, y entre sus edificios sobresalen la Casa de Ayuntamiento y el Tribunal de Justicia. Los hospicios y establecimientos de beneficencia, así como las iglesias, son numerosos, pero ninguno merece mencion particular. Los hoteles Louisville y Galt House, son buenos y bien servidos. (Pobl. 51,726 hab.)

Louisville ocupa un puesto preminente como ciudad industrial, y cuenta con gran número de manufacturas, fundiciones y establecimientos para la preparacion de carnes saladas.

Las cataratas del Ohio son dignas de visitarse por su aspecto pintoresco. El rio, que en este punto tiene una milla de ancho, rompe á traves de los obstáculos que halla en su curso, dividiéndose en mil arroyos que circulan en todos sentidos antes de precipitarse en el nuevo lecho.

De Louisville á Pittsburg se cuentan 637 millas, 511 á Wheeling, 133 á Cincinnati, 397 á Cairo, 1495 á Nueva Orleans, 564 á San Luis y 349 á Paducah, último punto del Estado,situado en la confluencia de los rios Ohio y Tennessee, lo que hace que su importancia aumente de dia en dia.

Entre Louisville y Lexington hay un ferrocarril de 94 millas, ($3) el cual pasa por Lagrange (27 millas, 65 cents) y por Frankfort (65 millas, $2). Entre Lexington y Covington hay otra línea de 99 millas ($3), que con la anterior forma el completo de las vias férreas que posee Kentucky.

FRANKFORT es la capital del Estado. Está situada á orillas del rio Kentucky y como á 60 millas de su desembocadura, siendo accessible á los vapores en la época de las crecientes. Su Casa de Estado es un bello edificio de mármol. Las márgenes del rio son tan elevadas que hasta llegar á Frankfort no se ve mas que el cielo cuando está puro y el sol cuando brilla. (Pobl. como 5000 hab.)

Á 40 millas de Frankfort se hallan las aguas minerales de *Drennon*, famosas por sus virtudes curativas, y por reunir en muy corto espacio todas las variedades conocidas de aguas ferruginosas y sulfurosas.

LEXINGTON es una ciudad de estudio y recogimiento, y en ella se halla la Universidad del mismo nombre. La ciudad es bonita y ocupa una posicion deliciosa en medio de un magnífico pais perfectamente cultivado, lo cual hace que sea uno de los distritos mas ricos del Estado. (Pobl. 12,000 hab.)

En el camino que va de Louisville á Franklin y entre los pue-

blos de Mundfordsville y Three Forks, hay un corto sendero, en cuyo término se encuentra uno de los fenómenos naturales mas curiosos de los Estados Unidos y mas dignos de llamar la atencion del viajero.

La Cueva denominada *Mammoth Cave*, que constantemente atrae una multitud de curiosos, se halla á 90 millas de Louisville y de Nashville, y á 13 de Lexington y de Frankfort, y muy cerca del rio Green, que en las crecientes se puede remontar hasta este punto. Para recorrer esta gigantesca caverna y pasar revista á todos los recuerdos mitológicos que encierra, se necesitan muchos dias. El viajero que va á visitarla se detiene por lo regular en el hotel que hay en sus cercanías, y en el que es preciso proveerse de un guia entendido. La proximidad de la caverna se conoce inmediatamente por las fuertes corrientes de aire frio que circulan á su entrada, la cual merece mas bien el nombre de agujero, porque apenas pueden pasar dos personas de frente. Unos cuantos escalones y un corredor natural hacen descubrir á la luz de las antorchas un subterráneo sin límites. Luego que se pasa el corredor se entra en la *Rotunda* y desde ella se vá á la *Iglesia*, excavacion bastante parecida al interior de un templo gótico, con capacidad suficiente para 5000 personas. La Iglesia está á ¾ de milla de la entrada. La *Avenida gótica* que principia en la puerta de la Iglesia conduce sucesivamente al *Cuarto de los Aparecidos*, á la *Capilla gótica*, al *Sillon del Diablo* y por fin á la *Cúpula de Ammett*, á 2½ millas de la entrada. Desde aquí se baja á la *Cúpula de Goram*, situada á 620 pies de profundidad, y en la cual se encuentra el *Pozo sin fondo*, al que pocos se atreven á bajar. En seguida se pasa á una excavacion que sirve de lecho al *Mar muerto*, lago interior que comunica con el *Rio Estigio*, mansa corriente de agua que circula tranquilamente en las entrañas de la tierra, sin saberse de dónde viene ni á dónde va. Este rio se cruza en una barca cuyo conductor es un verdadero *Caronte*. Una série no interrumpida de galerias, cúpulas y excavaciones conduce 2 millas mas léjos á las *Viñas de Marta*, al canal de las *Bolas de Nieve*, cubierto de eflorescencias gipsosas, al paso de las *Montañas Pedregosas* cerca de la *Sima Terrible* y por fin al *Puerto de Serena*, en el que por lo regular se detienen los viajeros. El puerto se halla á 7 millas de la entrada, pero muy léjos del término de las excavaciones, que se extienden hasta no se sabe dónde, porque á pesar de las infinitas investigaciones que se han hecho, todavía son desconocidos los límites de esta caverna. En las 18 millas reconocidas se cuentan 226 avenidas y galerias, 47 cúpulas, mas de 100 lagos y rios interiores, 8 cataratas y 28 pozos ó mas bien simas de una profundidad y diámetro increibles. Enumerar cada una de estas cosas de por sí, describir la magnificencia de las bóvedas en que las

brillantes estaláctitas se dibujan en todas las formas imaginables y las cortaduras y derrumbes presentan fantásticas figuras, sería cosa interminable y por lo tanto ajena de esta obra. El viajero que penetre en el centro de los Estados Unidos debe visitar esa caverna, que no tiene igual en el mundo, y en la cual se encuentran pescados sin ojos que vive en rios sin luz! En el *Cuarto de los Aparecidos* se han encontrado momias indias, lo cual indica que dicha caverna era ya conocida de los primitivos habitantes. Hoy dia es visitada no solo por los curiosos y los sabios, sino tambien por los achacosos y enfermos, y especialmente por los que padecen del pecho, porque la atmósfera de la caverna ejerce una influencia muy saludable sobre ellos.

Caminos carreteros.

1°. De Louisville á Franklin (direccion sudoeste) 130 millas, por Elizabethtown (42), Mundfordsville (72), Three Forks (88), Dripping Spring (97) y Bowling Green (110). En Franklin hay una línea de diligencias que conduce á Nashville (45 millas).

2°. De Frankfort á Madison (direccion norte) 53 millas, por New Castle (25).

3°. De Frankfort á Sommersett (direccion sudeste) 95 millas, por Lawrenceburg (12), Harrodsburg (30), Danville (41), Stanford (60) y Waynesburg (75). En Harrodsburg hay aguas minerales afamadas, y desde Sommersett se pasa fácilmente á los montes Cumberland.

4°. De Frankfort á Scottsville (direccion sudoeste) 136 millas, por Harrodsburg (30), Perryville (40), Lebanon (60), Greensburg (80), Monroe (93) y Glasgow (113). En Scottsville hay una línea de diligencias que conduce á Nashville (51 millas).

5°. De Lexington á Marysville (direccion nordeste) 61 millas, por Paris (18) y Ellisburg (37). Este camino quedará muy luego reemplazado por un ferrocarril que se extenderá hasta Wheeling.

6°. De Lexington á Catlettsburg (direccion este) 125 millas, por Winchester (20), Mount Sterling (35), Owingsville (48) y Olive Hill (90). Tambien este camino debe ser reemplazado por otro ferrocarril.

7°. De Lexington á Cumberland Ford (direccion sud) 112 millas, por Richmond (24), London (70) y Barboursville (96). En Cumberland Ford, hay una línea de diligencias que conduce á Knoxville (66 millas).

Ohio.

Tiene por límites al N. el Estado de Michigan y el lago Erie, al E. los de Pennsylvania y Virginia al S. los de Virginia y Kentucky y al O. el de Indiana. Es el 19° en cuanto á su extension, el 3° por su poblacion absoluta y el 7° por la relativa, y envía al Congreso veinte y un representantes.

Los terrenos del Sud y del Este son elevados y montañosos, pero hácia el nordeste son mas llanos, conservando el mismo nivel en el resto del Estado. Las corrientes de agua son numerosas, pero de poca importancia y casi nunca navegables; sin embargo, los habitantes del pais aprovechan sus multiplicadas cataratas y cascadas, empleándolas como fuerzas motrices para alimentar un gran número de manufacturas é industrias. El carbon, el hierro y las salinas abundan en todo el Estado y son objeto de grandes explotaciones.

La instruccion pública está muy extendida y cuenta con grandes recursos para su sostenimiento.

Cincinnati, llamada tambien la *Reina del Oeste*, es la ciudad mas importante en esta region de los Estados Unidos y la quinta de toda la Union, y su rápido acrecentamiento da una elocuente prueba de los progresos del pais. Hállase situada en la márgen derecha del Ohio, á la extremidad de un valle de 12 millas de extension, ceñido por una cadena de montecillos que se elevan gradualmente, y están cubiertos de bosques seculares. La ciudad se asienta sobre dos mesetas, cuya diferencia de nivel es de 60 pies, y está perfectamente distribuida y ventilada, con casi todas sus calles plantadas de árboles. El Ohio la surte de agua potable por medio de una poderosa máquina que la saca del rio y la conduce á los grandes depósitos destinados al efecto. (Pobl. en 1853, 161,000 hab.)

Entre los edificios dignos de llamar la atencion del viajero debe mencionarse el Observatorio. Hállase situado en una eminencia que domina la ciudad, y desde su cúpula abraza la vista un extenso pais circundado de montañas y en medio del cual corre majestuosamente el Ohio. La Bolsa, en la calle de Walnut, es uno de los mejores edificios de su clase en los Estados Unidos. Cuéntanse mas de 100 iglesias, siendo la principal la catedral católica de San Pedro, de bonito estilo y con un chapitel de 250 pies de alto. En ella podrá admirar el viajero, como cosa rara en el pais, un San Pedro de Murillo, donativo del cardenal Fesch, un altar mayor de mármol blanco de Carrara y dos órganos mónstruos.

Las pinturas del techo de este vasto edificio son todas notables, y el mismo techo presenta una construccion particular muy poco usada, consistiendo en enormes planchas de hierro unidas con una argamasa especial y preparadas de modo que puedan resistir siempre á la accion del aire y del agua. Este templo costó $100 mil. Hay ademas en la ciudad un gran número de instituciones de beneficencia y de establecimientos dedicados á la enseñanza, y la Biblioteca Mercantil, unida á la Bolsa, merece visitarse. Los bancos y hoteles abundan prodijiosamente y algunos pueden contarse entre los mejores de los Estados Unidos, como Burnet House, Spencer House, y el American Hotel. El primero costó $300,000.

Como Cincinnati es una ciudad esencialmente comercial, la magnificencia y extension de sus almacenes corren parejas con la importancia de los negocios que se transan en ellos. La industria ocupa tambien un puesto elevado, contándose centenares de máquinas de vapor en las diferentes fábricas de telas de algodon, sierras mecánicas, molinos harineros, talleres de construccion de maquinaria, &c, pero la industria dominante es la salazon de carnes de buey y de puerco, la cual ha hecho merecer á Cincinnati el apodo de *Porcópolis.*

Cuando el nivel de las aguas lo permite, hay servicio diario de vapores para el alto y bajo Misisipí y para todos los puertos del Ohio hasta Pittsburg.

Cincinnati comunica con Toledo, en el lago Erie, por medio de un canal que atraviesa todo el Estado de norte a sud con un ramal que se dirije á Lafayette en el centro del pais. Otro canal la pone en comunicacion con Cambridge, en el Estado de Indiana. Cincinnati es tambien el punto de partida de varias vias férreas que la unen con los principales puertos de la Union al norte de Washington, y muy luego lo estará asímismo con Charleston, Savannah, Mobila y Nueva Orleans.

Líneas principales del Oeste.—Saliendo de Boston, Nueva York, Filadelfia ó Baltimore por ferrocarril se recorren las distancias siguientes :

De Boston á Buffalo y Dunkirk	576	millas.
De Nueva York á Buffalo y Dunkirk	511	"
De Nueva York á Dunkirk (via directa)	440	"

De Dunkirk á Cincinnati hay 372 millas, lo que da una distancia total

De Boston á Cincinnati	948	millas
De Nueva York al mismo punto	881	"
Idem (via directa)	830	"

Durante el buen tiempo se puede tomar en Buffalo el vapor que

por el lago Erie va á Sanduski (250 millas) y en este punto el ferrocarril de Cincinnati (218), siendo las distancias por esta via,

Desde Boston	993 millas.
Desde Nueva York	923 "

La línea de Filadelfia á Pittsburg (356 millas) y la de Baltimore á Wheeling se extienden tambien hasta Cincinnati, dando las distancias siguientes:

Desde Filadelfia por Pittsburg	710 millas.
Desde Baltimore por Wheeling	633 "
Desde Nueva York por Filadelfia	797 "
Desde Nueva York por Baltimore	817 "

Cuando las aguas del Ohio lo permiten se puede tomar el vapor en Pittsburg (504 millas) ó en Wheeling (408), siendo las distancias por esta via,

Desde Filadelfia por Pittsburg	860 millas.
Desde Nueva York por Filadelfia	947 "
Desde Baltimore por Wheeling	791 "
Desde Filadelfia por Baltimore	888 "
Desde Nueva York por Filadelfia	975 "

El viajero puede escojer entre todas estas vias la que mas le convenga, pero por lo regular se prefiere la de Dunkirk, cuando se emprende el viaje desde Nueva York.

El que tenga necesidad de ir á Louisville puede tomar el vapor del Ohio (133 millas) ó el ferrocarril que pasa por Lexington y Frankfort.

El primer punto notable que se encuentra en la via de Dunkirk á Cincinnati es

Cleveland, ciudad comercial y uno de los mejores puertos del lago Erie. Se divide en ciudad alta y baja, estando la primera sobre una meseta de 80 pies de altura, desde la cual se domina todo el lago. Tiene dos regulares hoteles, el Weddle House y el Angier House. (Pobl 41,196 hab.)

En Cleveland arrancan varios ferrocarriles importantes, á saber: el de Wheeling (141 millas); el de Pittsburg (139 millas, $3) y el de Toledo (111 millas, $3) que se prolonga hasta Chicago (242 millas).

Columbus es la capital del Estado y se halla situada en la confluencia de los rios Whetstone y Scioto, á 135 millas de Cleveland ($4) y 12 de Cincinnati ($3.50). Esta ciudad solo cuenta 47 años de existencia y ya posee una poblacion de mas de 35,000 almas; siendo sus edificios mas notables el Capitolio y la cárcel del Estado.

Hay tambien numerosos establecimientos destinados á la enseñanza y á la beneficencia.

Ademas de los ferrocarriles de Columbus á Cleveland y Cincinnati, se cuentan los siguientes: uno á Indianopolis (188 millas) otro á Sanduski (102 millas) y otro á Wheeling por Zanesville (132 millas $3.15).

Cincinnati está unido tambien con Sanduski por un ferrocaril de 218 millas, el cual pasa por Springfield (84) y Bellefontaine (116), de cuyo punto parte un ramal de 84 millas ($2.30) que termina en Indianopolis. El de Cincinnati á Indianopolis por Dayton cuenta 168 millas, y el de Hillsborough 168, el cual se prolonga actualmente hasta las márgenes del Ohio, para entroncarlo con el de Ohio á Baltimore y acortar de este modo en mas de 100 millas la distancia de Baltimore á Cincinnati.

Indiana.

Se halla limitado al N. por el Estado de Michigan y el lago de su nombre; al E. por el de Ohio, al S. por el de Kentucky y al O. por el de Illinois. Es el 22° con respecto á su extension, el 6° por su poblacion absoluta y el 12° por la relativa, y envía once representantes al Congreso.

El terreno, aunque algo elevado y desigual en las márgenes del Ohio, se compone generalmente de llanuras y praderas separadas entre sí por algunos bosques. El suelo es sumamente fértil y á propósito para cebas y produccion de cereales y tabaco.

No lejos del Ohio se encuentran ricas minas de hierro y carbon mineral, y algunas salinas, todo lo cual da lugar á considerables explotaciones.

El pais está regado por el rio Wabash y sus afluentes, que lo ponen en comunicacion con el Ohio, habiendo ademas un canal que atraviesa todo el Estado y termina en Toledo, á orillas del lago Erie.

Los habitantes han emprendido la construccion de varias vias férreas, pero miéntras se concluyen hacen uso de las diligencias como el principal medio de locomocion. En Indiana no hay por lo tanto ninguna ciudad comercial importante, pero la abundancia de carbon y de aguas para maquinaria, le prometen un porvenir de primer órden.

Indianapolis es la capital del Estado; su distribucion interior es magnífica, contando todas las calles con una anchura de 90 á 120 pies. El Capitolio es uno de los mejores edificios de su clase en los Estados Unidos. (Poblacion 12,000 hab.)

Esta ciudad se comunica con Cincinnati por un ferrocarril de 200 millas, el cual pasa por Bellefontaine; otro se dirije á Madison (86 millas, $3) desde donde se toma el vapor que conduce á Cincinnati (92 millas) ó á Louisville (41). En esta via se encuentra Edimburg (30 millas), punto de entronque de un ramal de 16 millas que conduce á Shelbyville, y de otro de 10 que termina en Jeffersonville. Indianapolis se comunica tambien con Lafayette por un ferrocarril de 64 millas ($2) y por otro con el Misisipí.

Terre Haute se halla situada á orillas del rio Wabash, navegable hasta Lafayette, y en el arranque del canal que conduce al lago Erie (317 millas). Esta ciudad se halla en comunicacion con Cincinnati y con todas las principales poblaciones del Este, y con el Oeste por el ferrocarril de San Luis (178 millas). (Pobl. en 1853. 7,000 hab.)

De Indianapolis á Lawrenceburg hay un ferrocarril de 90 millas ($2.50) en cuyo punto entronca con el de Cincinnati al Misisipí. Otro la une con Lafayette (64 millas $2) y sigue hasta Michigan City (91 millas, $2.75) único puerto del Estado en el lago del mismo nombre. Finalmente, otro se extiende hasta Richmond (68 millas, $2) prolongándose hasta Dayton (108 millas, $2.50.)

Evansville, sobre el Ohio, debe su importancia al canal de Wabash y Erie, que allí termina. Entre Evansville y Vincennes (55 millas) hay ferrocarril. (Pobl. 10,000 hab.)

New Harmony, situada á orillas del rio Wabash, posee un suelo riquísimo, y es notable por haberse establecido en ella en 1814 un tal George Rapp, con 800 *harmonistas* alemanes, con el objeto de fundar una colonia comunista. Pocos años despues de establecida la vendieron al escoces Robert Owen, pero los *owenistas* desaparecieron muy luego. (Pobl. 4,000 hab.)

El viajero que llega á Lafayette en ferrocarril, puede continuar el viaje en diligencia hasta Logansport y Fort Wayne. En Lafayette, como dijimos anteriormente, termina la navegacion del Wabash, y el viajero que baja por este rio hasta su desembocadura en el Ohio atraviesa un pais admirable.

Caminos carreteros.

1°. De Terre Haute á Vincennes, 69 millas, por Turman (24), Merom (34) y West Union (54).

2°. De Vincennes á Evansville, 54 millas, por Princeton (24) y Sandersville (44).

3°. De Lafayette á Fort Wayne, 124 millas por Pittsburg (19), Lockport (34), Logansport (46), Perú (64), Wabash (79), Huntingdon (97) y Aboise (112).

4°. De Jefferson á Cincinnati 128 millas, por Charleston (17), South Hanover (41), Madison (46), Vevay (66), Patriot (83), Lawrenceburg (103) y Cleves (113).

Este camino, que sigue paralelamente el curso del Ohio, ofrece una sucesion continua de admirables puntos de vista. Los viajeros que van á Indianapolis suelen escojer la via mas rápida, con objeto de ganar tiempo.

Illinois.

Tiene por límites al N. el Estado de Wisconsin, al E. el de Indiana y el lago Michigan; al S. el rio de Ohio y al O. los Estados de Iowa y Misouri. Es el 8° con respecto á su extension, el 9° por su poblacion absoluta y el 19° por la relativa, y envía nueve representantes al Congreso.

La parte sud del territorio es montañosa, pero el suelo baja de repente y queda anegado en la época de las crecientes. Hácia el centro y el norte es llano y se encuentran inmensas praderas cortadas por algunos bosques. El pais está regado por un gran número de rios que corren en todas direcciones, siendo navegables muchos de ellos. El principal es el Illinois, que vierte sus aguas en el Misisipí, y es navegable hasta 250 millas de su desembocadura.

El terreno es sumamente fértil y produce en abundancia cereales de todas clases, encontrándose tambien minas de hierro, plomo, cobre y carbon de piedra explotadas en grande escala.

Chicago, aunque ciudad nueva, ha adquirido suma importancia: es la mas notable de los Estados Unidos por su rápido crecimiento, y un puerto interior de primer órden. Hállase situada sobre el lago Michigan y á orillas del rio Chicago, cuya desembocadura ancha y profunda deja paso á buques de bastante porte. Esta poblacion cuenta con infinitas comunicaciones que iremos mencionando por su órden: baste saber por ahora que entran en ella 48 líneas de ferrocarriles. Su poblacion en 1840 era 4853 hab. y en 1855 llegaba á 83,509, habiéndose duplicado regularmente cada cuatro años.

Desde Buffalo se puede ir á Chicago por la via de los lagos, 1012 millas, y desde Dunkirk (967) en vapores muy seguros y an-

dadores, variando los precios segun las estaciones. Por la via terrestre solo hay 462 millas desde Dunkirk, y 922 desde Nueva York, ($18.50).

HOTELES.—Fremont House, Brigs House y Richmond House.

BANCOS:

Bank of America,	calle Lake	esq. de	S. Water.
Chicago Bank,	" "	"	S. Lassalle.
Exchange "	" Clark	"	Lake.
Marine "	" Lake	"	S. Lassalle.
Western Marine	" State	"	Randolph.
Western World	" S. Water no.142.		

IGLESIAS CATÓLICAS.—San Francisco, calle S. Clinton, esq. de Mather.—San José, en Chicago Avenue.—San Miguel, North Avenue.—San Pedro, en la calle S Clark y San Patricio en la de S. Deplains, esq. de W. Adams.

TEATROS.—German Theatre, calle N. Wells, esq. de Indiana.—McWickers, calle Madison cerca de State. North National, Monroe, cerca de Wells.

HOSPITALES.—City Hospital, calle S. Lassalle, esq. de Old.—Marine, Michigan avenue, esq. de N. River.—Sisters of Mercy, 135 Washington avenue y St. James en 111 Ohio.

Desde Filadelfia ó Baltimore se puede hacer el viaje por Pittsburg ó Wheeling. Desde Virginia, Georgia, las dos Carolinas, Alabama y Tennessee se va á Chicago por Nashville, Lexington y Louisville. Por último, desde Mobila y Nueva Orleans se sube el rio Misisipí hasta Alton, y allí se toma el ferrocarril que conduce á Chicago (260 millas $7.80). En este camino se encuentran:

BLOOMINGTON (129 millas, $3.90), poblacion importante como punto de interseccion del gran ferrocarril central del Illinois, que abraza una extension de 490 millas desde Cairo á Freeport, en cuyo punto debe unirse con el de Chicago á Galena. En Bloomington arranca otra línea que debe terminar en Burlington, pasando por Peoria. Su poblacion no llega á 2,000 almas.

SPRINGFIELD (188 millas, $5.65) capital del Estado y ciudad fabril, situada á orillas de un rio y á la entrada de una rica pradera. En este punto arranca un ferrocarril, acabado solo hasta el rio Illinois, pero que debe prolongarse hasta el Misisipí. (Pobl. 8,000 hab.)

Entre Chicago y Galena hay otra via férrea de 187 millas ($4.60) que pasa por Freeport (120 millas, $3). Esta será de la mayor importancia cuando se concluyan las 300 millas que faltan hasta el territorio de Nebraska, y que actualmente se construyen.

GALENA se halla en el centro de la region de las minas de

plomo, á 6 millas del Misisipí y á orillas del rio Fever, que por la rectitud é igualdad de sus márgenes parece mas bien un canal trabajado por la mano del hombre. Al rededor de la poblacion solo se encuentran hornos para fundir el mineral, acumulado en este punto en cantidades increibles. Su poblacion pasa de 8,000 habitantes.

En el camino de Chicago á Galena se encuentra *Junction*, entronque de un ramal de algunas millas que se dirije á *Aurora*, pero que debe prolongarse 250 millas hasta Quincy.

Entre Chicago y Perú hay un ferrocarril de 99 millas ($3), que pasa por Alton, Juliet y Lassalle. sigue hasta Rockport (181 millas, ($5.45) y debe prolongarse 300 millas mas hasta el Estado de Iowa.

Finalmente, en Chicago principia otra línea de 200 millas que debe terminar en Salem, sobre la gran via central. Luego que esta esté concluida se podrá hacer un viaje de cerca de 4000 millas ó mas de 1,200 leguas, siempre por ferrocarril.

Cairo es el punto en que debe verificarse la reunion de las principales líneas del Estado, pero á pesar de esta circunstancia y la de hallarse en la confluencia de los poderosos rios Ohio y Misisipí, no progresa, por las terribles inundaciones á que está sujeta; y su poblacion se reduce á 290 habitantes.

Ademas de los ferrocarriles mencionados se cuentan en Illinois una multitud de ramales, prueba palpable del espíritu emprendedor que domina á la poblacion. Esta circunstancia hace que se hayan suprimido los caminos carreteros, por ser ya del todo inútiles.

Antes de terminar la descripcion de este Estado citaremos á Nauvoo, sobre el Misisipí, punto intermedio entre Alton (203 millas) y San Luis (226) y cuna de la secta mormónica, fundada por Joé Smith en 1840. La poblacion creció tan rápidamente que á los pocos meses contaba 18,000 habitantes, pero los principios en que descansa esta nueva sociedad, el carácter despótico de sus instituciones, la práctica de la poligamía y otras varias causas, excitaron la ira de sus vecinos, armóse la milicia y principió la guerra civil. Joé Smith, hombre extraordinario, hubiera resistido, pero fué hecho prisionero y fusilado, y la guerra terminó por una capitulacion por la cual los Mormones se obligaron á emigrar, como efectivamente lo hicieron, dirigiéndose á las orillas del lago Salado, en el territorio de Utah, á 1,500 millas de Nauvoo. La ciudad es bonita y está trazada bajo un plan gigantesco y las casas que aun quedan en pié atestiguan la magnificencia del proyecto de los fundadores. El gran templo mormónico fué incendiado, pero sus restos llaman la atencion por su originalidad y magnitud. Hoy cuenta nada mas que 2,000 habitantes.

Wisconsin.

Está limitado al N. por el lago Superior y el Estado de Minnesota, al E. por el lago de Michigan y el Estado del mismo nombre, al S. por el Estado de Illinois, y al O. por el de Iowa. Es el 9° con respecto á su extension, el 24° por su poblacion absoluta y el 25° por la relativa, y envía tres representantes al Congreso. En 1840 tenia una poblacion de 30,945 habitantes, y hoy cuenta 1,200,000.

El terreno es bajo hácia el sud, ondulado y cortado en el centro, y algun tanto montañoso á orillas de los lagos. Esta configuracion da lugar á extensas y fértiles praderas y á desiertos áridos é inhabitables.

Wisconsin posee una multitud de aguas minerales, y hácia el sudoeste se encuentran minas de plomo inagotables, pudiéndose decir que toda esta seccion del Estado es un depósito de minerales. Las minas de hierro se hallan en el centro y las de cobre al norte.

La poblacion, que aumenta rápidamente, se ha acumulado á orillas del lago Michigan, de modo que todo lo demas está casi desierto, excepto á orillas del Misisipí y del lago Superior. La agricultura y la explotacion de las minas forman la principal ocupacion de los habitantes, á pesar de la severidad de los inviernos.

Las comunicaciones son escasas, pero de algun tiempo á esta parte se trabaja con actividad en la construccion de ferrocarriles.

Milwaukee, célebre por su magnífico ladrillo amarillo, es la ciudad mas importante del Estado, y se halla situada á orillas del rio del mismo nombre, que desagua en el lago Michigan, formando un puerto seguro y profundo. Milwaukee está unida con Madison por un ferrocarril de 100 millas ($3). (Pobl. en 1840, 1,751 hab.; y hoy 42,000.)

A Madison solo la mencionaremos como capital del Estado. Su poblacion en 1855 era de 6,863 habitantes.

En esta via se halla *Childs*, entronque de un ramal de 15 millas que se dirije á Janesville y que debe prolongarse hasta encontrar las líneas de Chicago á Galena y de Fremont á Cairo.

Tambien se construye otra linea que debe seguir la orilla del lago Michigan, continuando al norte hasta Fond-du-Lac, sobre el lago Winnebago. Ninguna de estas vias es de grande importancia.

Desde Buffalo se puede ir á Milwaukee por la via de los lagos, siendo la distancia entre estos dos puntos, de 917 millas.

Caminos carreteros.

1°. De Milwaukee á Green Bay (direccion norte) 120 millas, por Washington (28), Sheboygan (58), Manitounoe (84) y Laboot

(102). Este camino costea el lago Michigan y es muy pintoresco.

2°. De Madison á Green Bay (direccion nordeste) 127 millas, por Washara (40), Fond-du-Lac (72), Calumet (97) y Bridgeport (112).

3°. De Madison á Dodgeville y Mineral Point (direccion oeste) 51 millas, por Blue Mound (25), Ridgeway (35) y Dodgeville (43).

4°. De Mineral Point á Prairie du Chien (direccion oeste) 63 millas, por Platteville (16), Lancaster (34) y Patch Grove (48).

5°. De Prairie du Chien á Fond-du-Lac (direccion nordeste) 185 millas, por Grand Gris (15), English Prairie (40), Squatville (50), Helena (66), Prairie-du-Lac (83), Hungary (103), De Korra (115), Fort Winnebago (125) y Washara (153).

La mayor parte de estos caminos son intransitables en invierno.

Michigan.

Está situado al N. de los Estados de Indiana, Ohio y Wisconsin y se halla dividido en dos partes por el lago Michigan. La parte sud tiene por límites al N. E. y O. los lagos Huron y Erie, y al S. los Estados de Indiana y Ohio, y la parte norte se halla casi rodeada por las aguas de los lagos Michigan y Superior, confinando por el S. E. con el Estado de Wisconsin. Es el 7° con respecto á su extension, el 20° por su poblacion absoluta y el 24° por la relativa, y envía cuatro representantes al Congreso.

El terreno se compone de vastas praderas por la parte del sud, en donde se ha aglomerado casi toda la poblacion; mas por la parte del Norte solo se encuentran montones de rocas, quebradas profundas, algunas montañas y magníficos pinares que todavía no se han explotado. En esta parte se encuentran tambien minas inagotables de hierro y cobre.

Ontonagon y el Anse son los dos únicos puntos habitados en esta triste region, y por ellos se exportan los productos de las minas.

La parte habitada se halla cortada por dos ferrocarriles casi paralelos. El primero principia en *Monroe*, puerto de poca importancia en el lago Erie, y termina en Chicago (247 millas, $7). En *Adrian*, á 37 millas de Monroe ($1), entronca un ramal de 32 millas ($1) que conduce á Toledo y que se une con el ferrocarril de Dunkirk. En *Elkart*, á 147 millas de Monroe ($4.15) entronca otro ramal que conduce hasta Goshen.

El segundo ferrocarril principia en *Detroit*, puerto sobre el lago

Michigan, sigue hasta Michigan City (227 millas, $6) y uniéndose con el anterior, termina en Chicago (282 millas, $7).

Detroit es la ciudad mas importante del Estado y hace un gran comercio con el interior. La via férrea que la une con *Pontiac* debe prolongarse al norte; construyéndose actualmente otra que la pondrá en comunicacion con Toledo. La importancia de esta ciudad aumentará considerablemente por haberse completado el ferrocarril del Canadá. (Pobl. en 1858, 45,000 hab.)

Lansing, capital del Estado, carece absolutamente de importancia. Desde Chicago se va á Lansing por ferrocarril hasta Jackson (75 millas, $2.25) y desde este punto se andan en diligencia 48 millas. (Pobl. 1,573 hab.)

Caminos carreteros.

1°. De Detroit á Honwell (direccion oeste) 51 millas.

2°. De Detroit á Toledo (direccion sudeste) 66 millas, por Brest (39) y Monroe (44).

3°. De Detroit á Flint (direccion norte) 61 millas, por Pontiac (25), Springfield (37) y Grand Blanc (53). Las 25 millas entre Detroit y Pontiac se andan en ferrocarril.

4°. De Flint á Saginaw (direccion norte) 33 millas, por Genesee (4) y Bridgeport (24).

A Detroit se puede ir por la via de los lagos embarcándose en Buffalo (300 millas) ó en Dunkirk (255). Si el viaje se hace por Cincinnati es preciso embarcarse en Sandusky y recorrer en vapor las 80 millas que faltan.

Los vapores que salen de Detroit conducen por el lago Huron hasta Thunder Bay Island, pasan el estrecho de Mackinaw, entran en el lago Michigan, que recorren en toda su longitud, y siguen á Milwaukee y Chicago, siendo las distancias por esta via:

De Detroit á Milwaukee, ...	617 millas
" " á Chicago, ...	712 "

En Thunder Bay Island hay otro vapor que se dirije al lago Superior, pasa por el Salto de Santa María, el Anse y Copper Harbor y fondea en Fond-du-Lac, siendo las distancias por esta via:

De Detroit al Salto de Santa María, .	394 millas
" " ó Copper Harbor, . . .	764 "
" " á Fond du-Lac, ...	1046 "

El *Salto de Santa María* es una poblacion de poca importancia por sí misma, pero se halla situada al pié de la cascada que forman las aguas del lago Superior al verterse en el lago Huron, ocupando una posicion sumamente pintoresca en el centro del estrecho que hay entre los dos lagos. Sus habitantes se dedican

á la pesca y á la extraccion del hierro, cobre y plata que se crian en las minas de los alrededores, lo cual unido al canal que se ha construido para evitar la cascada, aumentará de dia en dia su importancia, así como la de *Ontonagon*, poblacion que en ménos de un año puede decirse que ha salido de las entrañas de la tierra.

Missouri.

Confina al N. con el Estado de Iowa, al E. con el rio Misisipí y los Estados de Kentucky y Tennessee, al S. con el de Arkansas, y al O. con los territorios Indio, Kansas y Nebraska. Es el 3° con respecto á su extension, el 12° por su poblacion absoluta y el 29° por la relativa, y envía siete representantes al Congreso.

Aquí principian esas inmensas praderas llenas de lagos y cortadas por bosques y rios, las cuales parece que se multiplican y retroceden á proporcion que se avanza en ellas. Estas praderas ocupan casi los dos tercios de la superficie total del Estado. El suelo es generalmente de una fertilidad asombrosa, y las montañas aisladas que se elevan al S. E. encierran riquezas inagotables. La Montaña de Hierro (*Iron Mountain*) y el *Pilot Knob* (Promontorio del Piloto) son dos verdaderas masas de mineral de 300 pies de elevacion y sobre 3 millas de longitud. El cobre, el plomo, y el carbon se encuentran en abundancia, explotándose ademas una multitud de salinas.

El laboreo de las minas y la agricultura forman las principales ocupaciones de los habitantes, cosechándose trigo, maiz y tabaco de buena calidad. En las praderas se crian multitud de caballos, bueyes y puercos.

Numerosas corrientes de agua circulan por todas partes y permiten establecer fáciles comunicaciones con una multitud de puntos. Todos estos rios afluyen hácia el centro del pais y vierten sus aguas en el Misurí, que á su vez desagua en el Misisipí. El Misurí es por lo tanto el principal afluente del gran rio, y si se compara el volúmen de las aguas de cada uno de ellos ántes de su reunion, hay bastantes motivos para conceder la preferencia al primero. El Misurí, lo mismo que el Misisipí, nace en las vertientes de las Montañas Pedregosas y cerca de las fuentes del Columbia que desemboca en el Pacífico. Su orígen lo forman tres torrentes que se reunen al pié de las montañas, y desde entónces ocupa ya un ancho lecho adornado de millares de islas. En el espacio de 17 millas tiene un desnivel de 320 pies que salva por medio de cascadas no interrumpidas. En su curso recibe infinitos afluentes

considerables y entre ellos el Yellow Stone, de 1,600 millas, el Platte de 2,000, el Kansas de 1,200, y otros menores; y por fin entra en el Estado de Misurí para desembocar en el Misisipí despues de recorrer 3,000 millas. En la época de las crecientes es accesible á los vapores hasta la confluencia del Yellow Stone, ó sean 1,863 millas, pero la navegacion se interrumpe regularmente á las 690 millas, que es en donde se halla la última poblacion.

San Luis, ciudad principal del Estado, se halla situada sobre el Misurí, 18 millas mas arriba de su confluencia con el Misisipí. Es espaciosa y bonita, pero no encierra ningun edificio muy notable fuera de la catedral católica y la casa de Ayuntamiento. Lo que principalmente llama la atencion es la reunion de los edificios destinados al tráfico, la disposicion de los muelles, la multitud de vapores que siempre estan cargando y descargando pasajeros y mercancías, la animacion que reina en el puerto, y las innumerables máquinas, molinos, talleres y astilleros que á cada paso se encuentran. La importancia que esta poblacion ha adquirido en poco tiempo la debe á su posicion sobre el Misurí y el Misisipí, con el Ohio á corta distancia, y el golfo de Méjico que siempre le está abierto; y á la entrada de los caminos que conducen á Nuevo Méjico, California y Oregon. (Pobl. 99,978 hab.)

La poblacion de San Luis es de lo mas heterogéneo que puede imaginarse, encontrándose trabajadores y traficantes de todas clases y muchos extrangeros, sobre todo alemanes, canadenses, blancos, rojos, mestizos, americanos de sangre pura y emigrantes que se dirigen á California. Sus mejores hoteles son Planters, Virginia y Barnums.

De San Luis parte una via férrea de 127 millas que conduce á Jefferson City, y debe prolongarse 170 millas mas hasta el territorio de Nebraska. Otra se dirije á las Montañas de Hierro (80 millas) debiendo continuar al sudeste para encontrar la que Luisiana y Téjas construyen hasta la frontera de Méjico. Finalmente, una tercera línea de 200 millas, en construccion, la unirá con Madison, y 50 millas mas adelante con el ferrocarril de Palmira á San José.

Jefferson City, capital del Estado, á orillas del Misurí, carece todavía de importancia. (Pobl. 3,000 hab.)

Caminos carreteros.

1°. De San Luis á Jefferson City (direccion oeste) 154 millas, por el rio Misurí (18), San Cárlos (40), Newport (86), Pinkney (93), rio Gasconade (114), Portland (124) y rio Osage (145). De San Luis al rio Misurí se va en barco de vapor.

2°. De Jefferson City á Fort Leavenworth (direccion oeste) 271 millas, por Marion (16), Nashville (26), Rocheport (40) Booneville (50), Arrow Rock (65), Chariton (81), Rio Grande (107), Lexington (157), Blayton (175), Fort Osage (188), Liberty (206), rio Kansas (221) y rio Little Platte (233).

3°. De Jefferson City á Caledonia (direccion sudeste) 117 millas, por Sandy Valley (9), Kinderhook (38), Spanish Prairie (51), Marainee (63), Steelville (75), Osage (87) y Harmony (102).

4°. De Jefferson City á Warsaw (direccion sudeste) 82 millas, por Versalles (42) y Cole Camp (66).

5°. De San Luis á San Francisville (direccion norte) 188 millas, par San Cárlos (21), Flint Hall (45), Troy (55), Auburn (65), Bowling Green (87), Frankfort (101), Hannibal (118), Palmyra (130), Lagrange (148) y Monticello (162). De San Luis á San Carlos se va en buque de vapor.

6°. De San Luis á Jefferson City (direccion oeste, por la orilla izquierda del Misurí) 132 millas, por San Cárlos (21), Hickory Grove (51), Danville (85), Fulton (110) y Broomfield (121). En la orilla derecha habia otro camino, pero ha sido reemplazado por el ferrocarril.

7°. De San Luis á Independance (direccion oeste) 264 millas, por Jefferson City (127), Marion (142), La Mina (153), Arrow Rock (165), Marshall (180), Lexington (225), Wellington (238) y Fort Osage (252). En Independance se organizan los convoyes y caravanas que van á Nuevo Méjico

8°. De San Luis á Caledonia (direccion sud) 75 millas, por Jefferson Barracks (9), Herculaneum (30), Hillsborough (42) y Potosí (66).

9°. De Caledonia á Little Lock (direccion sudoeste) 287 millas, por Farmington (22), Lamotte (37), Fredericktown (42), Cedar Creek (60), Greenville (77), Cane Creek (99), Martinsburg (115), Hicksferry (129), Jackson (159), Smithville (174), Sulphur Springs (199), Batesville (209), Searcy (254) y Oackland Grove (274).

Desde Buffalo ó Dunkirk se puede ir á San Luis ó á Jefferson City por Chicago. Desde Nueva York por esta via hay 1205 millas. De Cincinnati á San Luis por Pittsburg ó Wheeling, 697 millas. Desde Nueva Orleans por el Misisipi, 1,203 millas.

Iowa.

Confina al N. con el Estado de Minnesota, al E. con el de Misisipí, al S. con el de Missourí y al O. con el territorio Indio y Minnesota. Es el 11° con respecto á su extension, el 25° por su poblacion absoluta y el 26° por la relativa, y envía dos representantes al Congreso.

El terreno está cortado por numerosos rios, entre ellos el de los Frailes, navegable hasta 250 millas de su desembocadura. El hierro, el plomo y el carbon se encuentran en abundancia, y el suelo, de una fertilidad asombrosa, produce toda clase de cereales y proporciona pasto á un sinnúmero de cabezas de ganado. La agricultura y el laboreo de minas ocupan por lo tanto á casi toda la poblacion. Lo escaso de esta hace que todavía no se hayan emprendido grandes obras, sinembargo, ya se trabaja en la construccion de dos líneas férreas, que partirán de Davenport y de Burlington para dirigirse al este y al oeste, y hay proyectada otra que principiará en Dubuque. Miéntras se concluyen es preciso valerse de las diligencias y vapores de rio.

Burlington es la ciudad mas importante del Estado y su depósito principal; fué capital del Estado. (Pobl. 7,000 hab.)

Iowa City, elevada últimamente al rango de capital, carece de importancia, pero la adquirirá cuando se terminen las vias férreas en construccion. (Pobl. en 1853, 4,000 almas.)

Davenport merece citarse como depósito y por pasar en frente de la poblacion el ferrocarril de Chicago á Perú. (Pob. 5,200 hab.)

Dubuque debe la prosperidad de que goza á su situacion á órillas del Misisipí y en el centro de la region de las minas. (Pobl. 8,000 hab.)

Keokuk es un punto insignificante, pero que puede llegar á ser considerable por hallarse en la confluencia del rio de los Frailes con el Misisipí. (Pobl. en 1854. 4,789 hab.)

Caminos carreteros.

1°. De Burlington á Iowa City (direccion noroeste) 88 millas, por Yellow Springs (20), Florence (25), Wapello (32), Harrison (36), Grand View (43), Bloomington (56) y West Liberty (76).

2°. De Iowa City á Davenport (direccion este) 71 millas, por West Liberty (12), Overmann's Ferry (31), Bloomington (42), Wyoming (49), Montpellier (54) y Rockingam (66).

3°. De Burlington á Davenport (direccion norte), 82 millas, es el mismo de Iowa City hasta Bloomington (56) en cuyo punto tuerce al norte sin haber pueblo intermedio en las 26 millas restantes.

4°. De Davenport á Dubuque (direccion norte) 75 millas, por DeWitt (22), Maquokety (42), Andrew (49) y La Mott (63).

5°. De Burlington á Keokuk (direccion sud) 54 millas, por Augusta (19), Fort Madison (30) y Montrose (42).

6°. De Iowa City á Keokuk (direccion sudeste) 128 millas, por Washington (32), Fairfield (57), Keosauque (81), Bentonsport (91) y Farmington (98).

7°. De Burlington á Oskaloosa (direccion oeste) 106 millas, por Hartford (18), Mount Pleasant (28), Roma (36), Fairfield (51), Otumwa (74) y Eddysville (90).

California.

La formacion de este Estado y de su nueva sociedad á orillas del océano Pacífico, corresponde á la historia contemporánea y ha ocupado demasiado la atencion del público en estos últimos años para que nos detengamos á describirla. California confina al N. con Oregon, al E. con Utah y Nuevo Méjico; al S. con la república de Méjico y al O. con el océano Pacífico. Es el 2° con respecto á su extension, el 29° por su poblacion absoluta y el último por la relativa, y envía dos representantes al Congreso. En 1857 se estimó su poblacion en 507,067 habitantes.

El terreno se eleva á una altura considerable á muy poca distancia de la costa, y la cadena de montañas que de norte á sud lo atraviesa en toda su extension presenta cimas de mas de 15,000 pies de altura sobre el nivel del mar. Paralelamente á estas hay otras cordilleras secundarias, separadas entre sí por profundos valles. El suelo de estos valles es en extremo fértil y la vegetacion sumamente vigorosa. Si la poblacion fuese mas numerosa el pais figuraria entre los primeros Estados agrícolas de la Union, pero hasta ahora se contenta con explotar las riquezas minerales de toda especie encerradas en su seno. Su poblacion alcanza á 800,000 habitantes, considerándose que la mitad de ella es minera.

La extraccion del oro forma por lo tanto casi la única ocupacion de las poblaciones rurales, pero en 1858 ya tenian 809,000 acres de tierra en cultivo. Las ciudades principian á poblarse, y entre ellas figura San Francisco, que reedificada tres veces sobre sus cenizas ha adquirido un inmenso desarrollo mercantil

convirtiéndose en centro comercial de primer órden creado por los aventureros, por todas las individualidades sin nombre y sin clase, por los que han sido derrotados en los combates especulativos, y por los jugadores expatriados. Estas palabras bastan para explicar el carácter excepcional de la poblacion californiana, compuesta originalmente de buscadores de oro por todos los medios, buenos ó malos, inventados hasta ahora por la imaginacion del hombre. S. Francisco está situada sobre una llanura muy arenosa. Sus principales edificios son la Aduana, la Casa de Moneda, el Hospital Marino y el teatro Metropolitano. (Poblacion, 150,000 hab.)

La poblacion californiana invade poco á poco los terrenos apartados de la costa, pero todavía solo se halla establecida al oeste de la barrera natural que forma la cordillera de Sierra Nevada y la otra que corre á orillas del Pacífico. El territorio al este de la Sierra está ocupado por los Indios nómades, que la poblacion blanca, siempre creciente, rechazará hácia el oriente, hasta encontrarse con los que la civilizacion rechaza en sentido contrario y desaparecer para siempre. California presenta un interes particular como introductora de los elementos asiático é hispano-americano en la gran raza mixta que la Union engendra en toda la América del Norte. Los chinos solos ocupan un barrio entero de San Francisco, pero son los peores vecinos.

Esta poblacion activa ha emprendido grandes trabajos interiores y por todas partes se han abierto canales para facilitar el lavado de las tierras auríferas y se ha cambiado el curso de los rios para registrar sus lechos Igualmente ha principiado la construccion de un ferrocarril de 250 millas, que debe extenderse desde la extremidad norte del valle de Sacramento al límite sud del valle de San Joaquin, con un ramal á San Francisco.

Las poblaciones mas importantes, ademas de S. Francisco, son: *Sacramento*, con 30,000 hab.; *Nevada*, 20,000; *Marysville*, 12,500; *Placerville*, *Sonora*, y *S. José*, 8,000 cada una.

El porvenir de California, mirado bajo el punto de vista comercial, es sobremanera halagüeño, por contar con 800 millas de costas que miran á la China, á la India, al Japon y á toda la Oceania, y son vecinas del litoral de todas las repúblicas de la América central y meridional. En estas costas se encuentran bahias magníficas y la de San Francisco es una de las mejores del mundo.

Carecemos de pormenores sobre el estado interior de California, porque todavía no hay datos oficiales dignos de crédito, y solo podemos ofrecer á nuestros lectores el siguiente itinerario publicado por el gobierno.

De San Francisco á Santa Clara	48	millas.
" " San José	51	"
" " Monterey	125	"
" " Mision Soledad	166	"
" " Ojilos	206	"
" " Mision San Miguel	237	"
" " Santa Margarita	265	"
" " San Luis	321	"
" " Mision Santa Ines	339	"
" " Los Pueblos	369	"
" " Santa Bárbara	386	"
" " San Buenaventura	415	"
" " Los Angeles	485	"
" " Santa Ana	514	"
" " Juan Avilas	534	"
" " Las Flores	562	"
" " San Diego	612	"

De Nueva York á San Francisco por la via de Colon y el istmo de Panamá 5,850 millas ($150), empleándose de 20 á 25 dias en el viaje.

Minnesota.

Este Estado nuevo tiene por límites al N. la América inglesa, al E. el Lago Superior y el Estado de Wisconsin, al S. el de Iowa, y al O. el territorio de Nebraska. Ocupa una área de 86,000 millas cuadradas, siendo en extension el 4°, despues de Téjas, California y Oregon. Era parte del territorio de Luisiana comprado á la Francia en 1803, y fué admitido como Estado el 11 de mayo de 1858. (Pobl. 200,000 habitantes.)

No hay montañas en Minnesota, aunque su territorio es el mas elevado entre el Golfo de Méjico y la bahia de Hudson. En su centro se distribuyen las aguas en todas direcciones, teniendo allí su orígen el rio del Norte y el de S. Pedro que toman rumbos contrarios. La parte sud del Estado es una inmensa llanura; el resto está variado por cuatro cadenas de colinas que forman las vertientes hácia el Lago Superior y el Misisipí, la bahia de Hudson, el Misurí y el rio Rojo. El rio Misurí forma casi toda la frontera occidental. Este Estado merece, mejor que el de Michigan, el nombre de *Estado de los lagos*: de uno de ellos, el de Itasca, nace el Misisipí, que tiene un curso de 800 millas, siendo navegables por vapor 600 de ellas, interrumpidas por las cataratas de S. Antonio, el raudal de Sauk y las cascaditas llamadas *Little falls.* El viajero apasionado por la contemplacion de las grandes escenas y los caprichos de la naturaleza, gozará infi-

nito en una excursion por este Estado: dicen que nada puede haber mas pintoresco que el alto Misisipí, siendo las cascadas de San Antonio sus mas celebrado encanto. Ademas, Minnesota ha merecido llamarse el *paraiso del cazador.*

Este Estado es pobre en minas, distinguiéndose solamente las de sal que posee; en compensacion, sus torrentosos rios lo harán con el tiempo opulento por sus fábricas; y sus facilidades naturales para exportacion no dejarán mucho que hacer á los ferrocarriles: por ahora las maderas forman casi toda su exportacion.

Saint Paul, sobre el Misisipí, á 2,070 millas de su desembocadura, es la capital del Estado; hoy tendrá una poblacion de 20,000 habitantes. Es de notarse que desde ántes que este pais tuviese historia, existe allí una Sociedad Histórica, fundada en 1849, que publica anualmente sus trabajos. Las demas poblaciones importantes son *Stillwater*, *St. Croix*, *Wabasha*, *S. Antonio*, *Fond du Lac* é *Itasca*. En la primera hay una buena penitenciaría.

Ruta para Saint Paul: por el ferrocarril de Galena y Chicago se va de Chicago al Misisipí, y por este, rio arriba en vapor, hasta aquella ciudad; ó por el ferrocarril de St. Paul y Fond du Lac se va de Chicago á *Prairie du Chien*, sobre el Misisipí, y de aquí por vapor en verano, ó por diligencia en invierno.

Oregon.

Este Estado confina al N. con el territorio de Washington, del cual lo separa en parte el Columbia; al E. con el territorio de Nebraska, del cual lo separan las Montañas Pedregosas; al S. con el territorio de Utah y el Estado de California, y al O. con el Pacífico. Como territorio tenia 185,030 millas cuadradas, y hoy será el 2° en extension. Poblacion, 199,000 habitantes. El primer europeo que visitó este territorio fué el español Juan de Fuca que en 1775 recorrió los estrechos de su nombre.

El territorio de este Estado se divide generalmente en tres porciones: la parte baja ó inmediata al océano, en donde hay varios extensos valles, entre ellos el curioso de Willamette, sembrado de cerros aislados, cónicos, como de mil pies de elevacion, que llaman *Buttes*; la parte media, que consiste, casi toda ella, en una llanura elevada; y la parte alta, que ocupa la vertiente occidental de las Montañas Pedregosas y es una region estéril y desapacible, cubierta de lava, y en la cual los rios han cavado cauces profundísimos, frecuentemente inaccesibles al hombre. Oregon es un

pais bien montañoso : las Montañas Pedregosas y las Azules alcanzan allí la altura de las nieves perpétuas ; los Montes Salmon y Callapooya hermosean el oriente y la costa del Estado ; y la cadena llamada *Cascade Range* presenta tres de los montes mas elevados de la Union : el *Hood*, el *Jefferson* y el *Pitt* ó *McLaughlin*, teniendo el primero 14,000 pies de elevacion. El principal rio es el Columbia, el mas considerable tributario del Pacífico en este continente, navegable por 130 millas en vapores grandes. Las únicas bahías son las bocas de este rio y del Umpqua. Sus principales minerales hasta ahora descubiertos son el oro y el carbon, pero en cantidades que no han satisfecho á los explotadores. Las curiosidades naturales de Oregon consisten en sus montañas, algunas cataratas, y dos puntos en que el cauce del Columbia se estrecha hasta cien yardas de anchura entre grandes rocas de basalto, por medio de las cuales el rio se precipita con furia, descendiendo 50 pies en dos millas. El clima de Oregon es, en lo general, mas suave que el de los Estados orientales de la misma latitud. En 1850 ya tenia Oregon 140,000 acres de tierra cultivada ; sus pastos son excelentes. Sus principales artículos de exportacion son maderas y víveres.

SALEM (la capital), *Oregon City*, *Portland*, *Astoria* y *Milton* son sus principales poblaciones, siendo Astoria un importante puerto sobre el rio Columbia. De nueve iglesias que habia en Oregon en 1850, cinco eran católicas.

RUTA.—Para ir á Oregon al traves del continente hay que andar 2,434 millas, desde S. Luis hasta Astoria, las primeras 382 por agua y el resto por tierra. A las 1,244 se cruzan las Montañas Pedregosas por el *Paso Sur* que descubrió el Coronel Fremont constrúyese ahora un camino directo á la capital de Utah.

Kansas.

Debiendo este territorio pasar muy pronto al rango de Estado, hablaremos de él ántes que de los demas territorios.

Esta region, que forma parte de la gran venta de Luisiana, y hoy de enonjosa memoria en los anales de la Union, fué erijida en territorio en 1854. Sirvió por mucho tiempo de campo á una sangrienta lucha entre los esclavistas y los *free-soilers*, aspirando cada partido á hacer segun sus principios la constitucion con que el territorio debia llamar á las puertas del Congreso federal solicitando rango de Estado ; lucha que atrajo en poco tiempo una poblacion considerable. Confina al N. con el territorio de Nebraska, al S. con el Indio y el Nuevo Méjico, y al E. con el Estado de Missouri. Las Montañas Pedregosas lo separan al O.

de Utah, y el rio Misurí lo limita en parte al N. E. Poblacion, unos 100,000 habitantes, y varias tribus de indios, muchos de ellos nómades.

Es una serie de valles bien regados, y con cortas excepciones, fertilísimos, especialmente en la parte oriental. Sus principales rios son el Misurí, el Kansas, el Republican, el Smoky-Hill Fork, el Arkansas y el Platte. Sus minerales son piedra caliza de todos colores, pedernal, granito, feldespato, carbon y pórfido. Su zoología es muy rica, notándose el búfalo, el antélope, y el pavo y ganso silvestres; y entre los reptiles la rana con cuernos.

Entre sus curiosidades naturales mencionaremos el *Pike's Peak*, nevado de 12,000 pies de altura, y el *South Park*, bellísima campiña siempre verde, á una grande elevacion sobre el mar, cercada por un anillo de cordillera. Los que no conocen los Andes dicen que una travesía del continente por estas comarcas da la idea mas aproximada de lo que fué el Paraiso.

Poblaciones principales: *Leavenworth*, *Wyandotte*, *Kickapoo Atchison*, *Lawrence City*, *Douglass*, *Tecumseh*, *Whitfield*, *Elm Grove Council City* y *Council Grove*, casi todas á orilla del rio Misurí ó del Kansas.

Territorios.

Casi la mitad del dominio total de la Union pertenece á los territorios, gobernados por delegados del Gobierno federal miéntras llega el dia en que sean admitidos en la gran familia como estados independientes. Estas inmensas posesiones estan divididas por las Montañas Pedregosas, que las atraviesan en toda su longitud, y cambiando de nombre continuan hasta cerca del golfo de Méjico, encerrando inagotables riquezas minerales que la falta de brazos y de comunicaciones no ha permitido explotar todavia. Al oriente se dilatan esas riquísimas praderas sin límites, por donde vagan el indio y el búfalo, y que el viajero no osa atravesar sino en caravanas numerosas y con la brújula en la mano, para no perderse en tal océano de verdor. Esta seccion comprende los territorios de Nebraska é Indio, y el de Kansas ya descrito. La comunicacion regular por medio de diligencias establecida entre Missouri y California, augura que ántes de 50 años el anhelado ferrocarril continental habrá extendido la civilizacion entre los dos océanos.

Territorio de Nebraska.—Este, que es parte de la compra de Luisiana, cubre una área de 335,866 millas cuadradas, de la cual se podrian formar seis Estados tan extensos como Illinois y 241 como Rhode Island. Su mayor anchura es de 600 millas, y 1,000 su mayor longitud. Confina al N. con la América inglesa, al E. con Minnesota, Iowa y Missouri, al S. con Kansas, y al O. con Utah, Oregon y el territorio de Washington. Su fertilidad es prodigiosa. Riéganlo los rios Misurí, Yellowstone, el Nebraska ó Platte y cien mas. Sus principales curiosidades naturales son las cascadas del Misurí, los nevados llamados *Fremont's Peak* y *Long's Peak*, y cierto singularísimo valle llamado *Mauvaises Terres*, estéril como la ceniza, que parece haber sido hundido por algun cataclismo natural, y cubierto por un verdadero laberinto de masas abruptas, de forma de columnas y pirámides, que le dan la apariencia de una Necrópolis. Allí se han descubierto innumerables esqueletos fósiles de tribus animales ya extinguidas, especialmente el del *Pachydermata* y el del *Paleotherium*, de 18 pies de longitud.

Las pieles y cueros forman casi todo el comercio de Nebraska, que parece ser territorio muy escaso en maderas. Sus principales poblaciones son *Omaha City* (capital), *Nebraska*, *Fort Kearney*, *Fort Calhoun* y *Belleview*. La poblacion de todo el valle del Misurí ha sido estimada en 44,000 habitantes, indios la mayor parte.

Territorio Indio.—Este, situado al S. del anterior, y que tambien fué parte de Luisiana, se extiende hasta Téjas, confinando al N. con Kansas, al E. con Arkansas, al O. con Téjas y Nuevo Méjico y al S. con Téjas. Su extension es de unas 71,127 millas cuadradas. Es un harapo reservado por favor á los primitivos habitantes y amos del pais; y harapo que se les ha ido recortando en obsequio de Kansas y de Nebraska. Aunque algunas de las tribus ocupantes, especialmente los Cherokees, se van civilizando, en sus manos jamas será Estado el territorio, porque las leyes americanas excluyen á los indios del rango de ciudadanos, con arreglo al principio de que "esta República la hemos fundado los blancos para los blancos." La parte N. O. es una sabána de arena denominada el *Gran desierto americano;* el resto está bañado por los rios Arkansas y Rojo y otros no navegables. No se ha formado censo de este territorio; pero algunas de las tribus que lo ocupan han fundado iglesias y escuelas y adelantado en la agricultura y artes industriales. Otras tribus van desapareciendo al contacto de los blancos, particularmente por efecto de la intemperancia.

Territorio de Nuevo Méjico.—Fué erijido en 1850 con parte del territorio adquirido de Méjico por el tratado de 1848; y por el de 1854 se extendió á 31° 20′ de latitud N. agregándole

el nuevo terreno comprado. Confina al N. con Kansas y Utah, al E. con Kansas, el territorio Indio y Téjas, al S. con Téjas y Méjico, y al O. con California. Poblacion en 1850, 61,547 hab. sin incluir los indios ; indios en 1853, 45,000.

Forman este territorio una serie de altiplanicies cruzadas por la Sierra Madre, las Montañas Pedregosas y varios ramales de estas. Todo el pais, con excepcion de algunas partes del valle de Rio Grande, y de los valles de Sierra Blanca, San Luis y otros poco considerables, es estéril en sumo grado, careciendo de riego y de bosques. El Monte Taylor, de la Sierra Madre, es el mas elevado, alcanzando á 10,000 pies. El rio principal es el Rio Grande ó Bravo del Norte, y aun este es navegable solo por canoas y botes chatos. Este pais es rico en minerales, conteniendo oro, plata, cobre, hierro, plomo y carbon ; pero hasta ahora muy poco se ha explotado. Entre sus curiosidades naturales se mencionan sus *cañones*. que son grandes cortes de 200 á 300 pies de profundidad cuyo fondo tenebroso sirve de cauce á los rios ; altos bancos aislados, de roca arenisca blanca ó roja, que de léjos remedan fortalezas, castillos, &c. ; las cascadas del rio Vírgen, una de ellas es perpendicular de mil pies de altura, segun el Capitan Walker ; y la *Gruta de la Cascada*. formada debajo de una cascada de cierta fuente mineral y llena de curiosas petrificaciones. Entre las producciones de Nuevo Méjico sus carneros tienen fama de excelentes.

Las principales poblaciones son *Santa Fé* (capital), con 6,000 habitantes, punto de depósito del antiguo tráfico con Missouri ; *La Cuesta*, *S. Miguel*, *Las Vegas*, *Zuñi* y *Tuckelata*. En 1850 habia 73 iglesias, todas ellas católicas ; 20 empresas manufactureras y 2 periódicos.

Nótanse en Nuevo Méjico las ruinas de algunas poblaciones que acreditan el considerable grado de civilizacion que alcanzaron sus primitivos habitadores, superior al de todas las demas tribus al N. de Méjico. Existen todavía grandes edificios de piedra morena cuadrada, de forma piramidal y de tres á seis pisos, en cada uno de los cuales se pueden alojar centenares de individuos. Uno de estos *St. Nicholas* de los indígenas debió contener no ménos de 641 cuartos. Regularmente los construian en parajes ventajosos para la defensa militar y la entrada era por medio de escalas. Varias de las tribus que subsisten se distinguen todavía por su laboriosidad é inteligencia para las artes domésticas.

Territorio de Washington.—Este territorio, separado del de Oregon en 1853, ocupa la extremidad N. O. de los Estados Unidos, estando limitado al N. por los estrechos de Juan de Fuca, que lo separan de la isla de Vancouver y América Inglesa ; al E. por las Montañas Pedregosas, al S. por Oregon, del cual lo separa

en parts el rio Columbia; y al O. por el Océano Pacífico. Su extension excede hoy de 123,022 millas cuadradas, pero su poblacion no pasará de 25,000 hab., indios la mayor parte.

El aspecto del terreno es muy semejante al de Oregon. Aunque no ha sido bien explorado se han descubierto en él minas de carbon, de copal fósil y de cierta piedra arenisca roja, excelente para edificar. Su principal rio es el Columbia, que lo bisecta completamente, y descuellan entre sus montañas la de Sta. Helena (13,300 pies), la de Rainier (12,000), y el Monte Olimpo (8,197 pies), todos tres nevados, y el primero volcánico. Las maderas y la pesca constituyen casi todo su comercio; pero los magníficos puertos con que cuenta en el estrecho de Puget le prometen mucho en el porvenir, y ya tiene algunos buenos caminos, que han sido explorados para ferrocarriles.

Las principales poblaciones ó asientos de colonos son: *Olimpia*, la capital, á la cabeza del estrecho de Puget; *Nesqually*, *Steilacoom*, *New York*, *Seattle*, *Port Townsend*, *New Dungeness*, *Pacific City*, *Cathlamet*, *Monticello*, *Fort Vancouver*, *Cascade City*, *Cowlitz Farms*, *Wabassport* y *Pennscove*.

Territorio de Utah.

Esta seccion, célebre como asiento soberano del Mormonismo, formó parte de la Alta California cedida en 1848, y pasó á ser territorio en 1850. Confina al N. con Oregon, al E. con el territorio Indio y Nuevo Méjico, al S. con Nuevo Méjico y al O. con California. Las Pedregosas lo separan de Nuevo Méjico; y de California la Sierra Nevada, en parte. Su longitud máxima de E. á O. es como de 700 millas, y su anchura 347 de N. á S., abrazando una área de 269,170 millas cuadradas. Su poblacion probablemente no excede de 35,000 habitantes, sin incluir los indios.

Casi toda esta region consiste en una inmensa y estéril altiplanicie dividida en porciones desiguales por la Sierra Madre y sus ramales. Al occidente se extiende la Grande Hoya ú Hoya de Fremont, de casi 5,000 pies de altura sobre el mar, y abrazando 500 millas de E. á O. y 350 de N. á S.—Esta hoya está toda ella cercada de montañas y otras montañas la atraviesan, y encierra un sistema hidrográfico enteramente peculiar, sin mas desagüe que la absorcion y la evaporacion. Una incrustacion blanca de materia salina y alcalina cubre la parte oriental, y una mezcla de sal, arena y arcilla la occidental, en la cual las bestias se hunden hasta

la rodilla. Al N.E. está el Gran Lago Salado, el Mar Muerto de América, de 70 millas de largo y 30 de ancho, sin desagüe visible, y tan impregnado de sal que no admite ser viviente; á 25 millas al S. de este está el Lago de Utah, de agua dulce y de 35 millas de longitud, que se comunica con el primero por el rio Jordan. Ambos lagos tienen un nivel de 4,200 á 4,500 pies sobre el del mar, y 700 pies mas alto que ellos está el bello Lago Pirámide, en las faldas de la Sierra Nevada, el cual es el objeto mas pintoresco que este territorio brinda á los ojos del viajero. Cerca sus orillas una muralla casi perpendicular que alcanza en algunos puntos 3,000 pies de elevacion sobre las aguas, y en el centro de estas, que son puras y transparentes, se alza un monte piramidal de 600 pies de altura. Toda la superficie de la Grande Hoya estuvo cubierta en un tiempo por un vasto mar interior, como lo atestiguan las señales que dejaron las aguas en todos los montes que la rodean; en un dia claro el viajero que sube al banco en cuya falda está la capital de Utah, puede seguir con la vista por veinte millas hácia el sur la línea de ese banco en las faldas de las montañas.

Este territorio abunda en fuentes termales, y los viajeros que cruzan la Grande Hoya suelen gozar del bello fenomeno del *mirage*. Encierra muchos otros lagos, y sus rios principales son el Humboldt, el Nicollet, el Bear, el Green y el Grand. Pocas partes de tan vasto territorio son cultivables, y aun en estas el riego artificial es necesario; hay escasez de maderas, y en general allí es tan reducida la vida animal como la vegetal. Los mormones colonizaron en los valles que corren de N. á S. en las faldas occidentales de las montañas de Wahsatch que atraviesan la Grande Hoya por el Oriente. Los valles del lago Salado y de Utah estan comprendidos en sus labores. En 1850 ya habian mejorado 16-333 acres de tierra, que estaban divididos en 926 haciendas ó labranzas y producian en considerable cantidad toda especie de granos, y lana, papas, batatas, tabaco, mantequilla, queso y miel, consistiendo su comercio en proveer de víveres á los que emigran por tierra para California y Oregon, para los cuales esta colonia, á medio camino entre inmensos desiertos, ha sido de inapreciable utilidad. Los emigrantes compran á los mormones el exceso de su cosecha de granos, los proveen de los carros, muebles y utensilios de que necesitan, y Utah debe á estos buena parte de sus mejoras, pues suelen llegar allí en completa imposibilidad para seguir adelante, y para no morir de hambre permanecen meses enteros ayudando á los Santos en sus labores; centenares de emigrantes pasan allí el invierno con este motivo.

Sinembargo, el comercio de Utah jamas valdrá gran cosa: es aquella una region enclavada entre altísimas montañas, sin facilidades para el tráfico. Sus rios son navegables por muy cortos

trechos, y sus lagos jamas comunicarán puntos de grande importancia. Su prosperidad será debida á los pastos y crias, como que la mejor especulacion á que ha dado lugar ha sido la compra, á muy bajo precio, de las bestias flacas y exánimes en que llegan los emigrantes, para llevarlas poco tiempo despues á vender á California completamente restablecidas.

Si al elegir los mormones la Grande Hoya para asiento de su poder tuvieron el designio de aislarse del resto del universo, su eleccion fué sin duda muy feliz. A su Jerusalem no se puede llegar desde punto alguno civilizado sino mediante una penosísima peregrinacion de ochocientas ó mil millas, y en un invierno fuerte el que la intentase moriria helado mucho ántes de llegar. De tal aislamiento necesitaban los discípulos del astuto y sensual José Smith para que en este siglo y en este pais pudiesen llevar adelante su singular experimento sobre la estupidez humana. Pero este mismo aislamiento hace que en Utah todo articulo que no sea producto directo de las labranzas, cueste una enormidad, cuatro veces mas que en los Estados: por ejemplo, un licor tolerable, á lo cual los Santos son bien aficionados.

La Ciudad del Gran Lago Salado es la capital: se reduce á unos centenares de casas bajas, de adobe, de color de plomo, esparcidas en ángulos rectos sobre una enorme área. El objeto mas elevado y conspicuo es la casa de Brigham Young, blanqueada, y tambien se distinguen las de los demas principales dignatarios de la iglesia mormónica, la Casa de la Asamblea, el Salon social, el Tabernáculo, y el trazo del gran Templo cuya pronta construccion es condicion indispensable para la salvacion de los fieles. Consistirá en tres partes, correspondientes al sol, la luna y las estrellas, que son los tres grados de la gloria de los bienaventurados. Cada casa dispone de un acre y cuarto de área y cada manzana consta de diez acres. Cuando el viajero descubre una casa mas larga de lo comun, y con dos á seis entradas, ya sabe que allí reside un amo de mas de una esclava. Las calles estan regadas por medio de acequias. La poblacion de esta nueva Jerusalem, que el contraste hace aparecer tan bella á los ojos del molido y hambriento viajero del desierto, no pasará hoy de 20,000 habitantes. Los demas poblados principales son *Provo*, *Springville*, *Ogden City* y *Fillmore City*. La cifra de mortandad entre los mormones es muy alta, habiendo ascendido en 1850 á 22 por 1000. Esta proviene en gran parte de uno de los mas constantes efectos de la poligamia: el poco cuidado por los hijos.

Distancias

entre los puntos de partida de los antiguos Estados y California, Oregon, Utah y Nuevo Méjico.

Desde San Luis, atravesando el territorio de Nebraska al Paso de Fremont, en las Montañas Pedregosas........	1384 millas.
Del Paso de Fremont á Bear River....................	144 "
De Bear River á Oregon City, atravesando el Oregon...	918 "
Total de San Luis á Oregon City....................	2446 millas
De San Luis á Bear River............................	1528 "
De Bear River á la ciudad del Lago Salado............	105 "
De allí á Sacramento................................	859 "
Total de San Luis á Sacramento......................	2492 millas.
De San Luis á Santa Fé, atravesando el territorio de Kansas..	1153 "
De Santa Fé á Rio Colorado..........................	835 "
De Rio Colorado á Sacramento siguiendo la costa del Pacifico y atravesando el rio San Joaquin............	1837 "
Total de San Luis á Sacramento......................	3825 millas.
De Fort Smith á Santa Fe, atravesando el territorio Indio	800 millas.
De San Antonio de Béjar al Paso del Norte............	605 "
Del Paso del Norte á San Diego......................	725 "
De San Diego á San Francisco........................	612 "
Total de San Antonio de Béjar á San Francisco.....	1942 millas.

Viaje por el Misisipi y rios del Oeste.

OBSERVACIONES GENERALES.

Se tendrá presente como regla invariable que nunca debe emprenderse un viaje por los rios del oeste sin asegurarse préviamente si la altura de las aguas permite la navegacion. Por el Misisipí se puede ir siempre de San Luis á Nueva Orleans, pero los afluentes conservan bajas las aguas desde julio hasta noviembre, con pocas excepciones. Las mejores líneas de vapores se

hallan entónces detenidas y el viajero tiene que echar mano de barcas, exponiéndose á hacer un viaje detestable, á correr graves riesgos y á encallar á cada momento, lo cual prolonga desmesuradamente su duracion.

Prefiéranse siempre las líneas regulares, porque son mejores, mas rápidas y seguras y ofrecen mejor servicio y comida. Los precios son siempre muy moderados, comprendiendo camarote y alimentos.

El Ohio.

Principia en Pittsburg, y se da este nombre á la reunion del Alleghany y el Monongahela, navegables ambos en barcas hasta 250 y 175 millas de su confluencia. Pocos rios pueden compararse con el Ohio por la tranquilidad de su corriente y la igualdad de su curso. Su anchura media es de 2,400 pies, y en Pittsburg se halla á 1150 pies de elevacion sobre el nivel del mar, bajando cerca de 400 hasta su desembocadura en el Misisipí. El único obstáculo que se encuentra en las 1034 millas de su curso es un raudal de 22 pies, cerca de Luisville, que se evita por medio de un canal. La época de las crecientes es hácia el 15 de marzo y la de las aguas bajas hácia el 15 de setiembre, habiendo á veces entre ambas una diferencia de 50 pies.

El viaje en la buena estacion es uno de los mejores que pueden emprenderse, gozándose de vistas magníficas y pasando islas á cual mas pintorescas.

Saliendo de Pittsburg se costea el Estado de Pennsylvania por espacio de 44 millas, luego el del Ohio, 480 millas ; en seguida el de Indiana, 366, y por último el de Illinois, 144, hasta la confluencia del Misisipí á 1034 millas del punto de partida.

En este trayecto se encuentran la puntos siguientes :

Beaver (30 millas de Pittsburg.) Magníficas cataratas ; fábricas numerosas y arranque del canal de Pensylvania.

Steubenville (73 millas.) Poblacion floreciente por su comercio y manufacturas.

Wellsburg (154 millas), centro de numerosas explotaciones carboníferas.

Marietta (188 millas), una de las ciudades mas antiguas del Estado de Ohio, á la embocadura del Muskingum. La posicion que ocupa es bonita, pero expuesta á frecuentes inundaciones. Cuenta con numerosas cascadas que se aprovechan como fuerza motriz en diversas fábricas, y en su cementerio se halla un túmulo indio digno de ser visitado.

Isla de Blennerhasset (202 millas.) Célebre por haberse fraguado en ella la conspiracion de Aaron Burr, el que mató en duelo al lamentado Hamilton.

Pomeroy, centro manufacturero y de explotaciones carboníferas.

Coalport (271 millas.) Depósito de carbon de las principales minas del Ohio.

Rio Great Kanawha; baja de los Alleghanis y tiene en sus orillas establecimientos para la explotacion de las salinas.

Guyandotte (339 millas), puerto de partida para los que van á las aguas minerales de Virginia.

Portsmouth (390 millas), centro comercial á la entrada del canal del Ohio; posee treinta hornos de fundicion.

Marysville (441 millas), ciudad fabril.

Covington (504 millas), posee aguas minerales muy concurridas en verano.

Lawrenceburg (526 millas), poblacion importante á la entrada del canal de Whitewater, pero expuesta á frecuentes inundaciones.

Vevay (596 millas), fundada por los Suizos y dedicada al cultivo de la viña.

Jeffersonville (636 millas), término del ferrocaril de Indianapolis, y lugar en que estan los raudales del rio.

New Albany (640 millas), poblacion comercial floreciente y término de los ferrocarriles de Lafayette y Michigan.

Rio Green, cerca de la célebre caverna *Mammoth.*

Evansville, depósito considerable á la entrada del canal de Wabash.

Pigeon Springs, aguas minerales muy frecuentadas en verano.

Henderson, depósito principal de los tabacos de Kentucky.

Shawneetown, poblacion comercial é importante, á pesar de sus frecuentes inundaciones.

Cave in Rock, excavaciones naturales dignas de una visita.

Paducah, depósito considerable á la entrada del rio Tennessee.

El rio Ohio y sus afluentes presentan una navegacion total de 3292 millas.

Las distancias entre los puntos principales son las siguientes:

De Pittsburg á Wheeling, 96 millas; Cincinnati, 504: Luisville, 637; rio Cumberland, 964; rio Tennessee, 976; Cairo, 1034.

De Wheeling á Cincinnati, 408 millas; Louisville, 511; rio Cumberland, 868; rio Tennessee, 880; Cairo, 938.

De Cincinnati á Louisville, 133 millas; rio Cumberland, 460; rio Tennessee, 472; Cairo, 530.

De Louisville al rio Cumberland 327 millas; rio Tennessee, 339; Cairo, 397.

De Cairo á Pittsburg, 1034, millas; Wheeling, 938; Cincinnati, 530; Louisville, 397; rio Cumberland, 70; rio Tennessee, 58.

Del rio Cumberland á Nashville, 207 millas.

Del rio Tennesse á Florence, 300.

De Pittsburg	á Nashville	1171	millas;	á Florence,	1278.
De Cincinnati	"	667	"	"	772.
De Louisville	"	534	"	"	639.
De Cairo	"	277	"	"	358.

Rio Misisipi y sus afluentes.

El rio Misisipí ofrece una navegacion de mas 2000 millas desde las cataratas de San Antonio hasta el mar. Recibe las aguas del inmenso valle que se extiende desde los montes Alleghanis hasta las Montañas Pedregosas, valle cuya superficie está calculada en 1,210,000 millas cuadradas, de las cuales corresponden:

Al valle del Alto Misisipí	330,000
" del Bajo id	180,000
" del Misurí	500,000
" del Ohio	200,000

En la época de las crecientes, la navegacion interior del Misisipí y sus afluentes, en buques de vapor, llega á la enorme suma de 17,000 millas, ó sea la distancia de Nueva York á San Francisco, por el cabo de Hornos. Esta navegacion se reparte del modo siguiente:

Por el Ohio	1,000	millas.
Por sus afluentes	2,292	"
Por el Misurí	1,800	"
Por sus afluentes	855	"
Por el rio Rojo	1,500	"
Por sus afluentes	2,130	"
Por el Misisipí	2,000	"
Por sus afluentes	5,097	"
Total	16,674	millas.

Desde las cataratas de San Antonio hasta la desembocadura del Misisipí hay 960 millas en línea recta. Las costas ó márgenes del rio, principiando en las cataratas de San Antonio, ofrecen el desarrollo siguiente:

	Márgen derecha		Márgen izquierda.	
En el Estado de Minnesota	211	millas	72	millas
En el de Iowa	399	"	"	"
En el de Wisconsin	"	"	256	"
En el de Misurí	503	"	"	"
En el de Illinois	"	"	657	"
En el de Arkansas	429	"	"	"
En el de Kentucky	"	"	123	"
En el de Tennessee	"	"	124	"
En el de Misisipí	"	"	557	"
En el de Luisiana	540	"	298	"
Total	2,087	millas	2,087	millas.

Los principales puntos que se encuentran en esta via, ademas de los ya mencionados en su lugar correspondiente, son :

Lago Pepin, formado por el ensanche del rio, mas abajo de las cataratas de San Antonio. Mide 24 millas de longitud por 4 de anchura y es sumamente pintoresco. Cerca de él se elevan los *Maiden Leaps* (Saltos de las doncellas) á 500 pies de altura.

A 31 millas mas abajo de St. Louis se encuentran las *Plateen Rocks* cortadas á pico en forma de murallas y torrecillas arruinadas, por espacio de 8 á 10 millas.

Antes de llegar á Kaskaska se pasa por la *Gran Torre*, el *Horno del Diablo* y la *Cornisa*, curiosidades naturales dignas de llamar la atencion.

Cabo Girardeau, punto en que terminan las rocas y principian las tierras bajas.

Ohio City, importante por su posicion cerca de la boca del rio del mismo nombre.

Nueva Madrid, en una posicion magnífica, por cuya razon prosperó bastante hasta 1810 ; pero en 1811 y 1812 acabó con la poblacion un fuerte terremoto, seguido de erupciones fangosas lanzadas á considerable altura, que entreabrió la tierra, hizo desaparecer el terreno, destruyó todas las casas, cambió el curso del rio y anegó el pais. (Pobl. 6,000 hab.)

Antes de llegar á Vicksburg se hallan las *Walnut Hills*, colinas escarpadas que ofrecen unos de los mejores puntos de vista de que puede gozarse en todo el viaje.

Las distancias entre los puntos principales situados sobre el Misisipí y sus afluentes son :

De las cataratas de San Antonio al rio Misurí, 784 millas ; á San Luis, 802 ; Cairo, 977 ; Memphis, 1222 ; Vicksburg, 1608 ; Nueva Orleans, 2005.

De St. Louis á Cairo, 167 millas ; Memphis, 420 ; Vicksburg, 806 ; Natchez, 922 ; Nueva Orleans, 1203.

De Cairo á Memphis 253 millas ; Nicksburg, 631 ; Natchez, 747 ; Nueva Orleans, 1028.

De Memphis á Vicksburg, 386 millas; á Natchez, 502; Nueva Orleans, 783.

De Vicksburg á Natchez, 116 millas; Nueva Orleans, 387.

De Nueva Orleans á Donaldsonville, 83 millas; Plaquemine, 117; Baton Rouge, 140; Bayou Saliva, 176,

Del rio Arkansas á Little Rock, 148 millas; St. Louis, 596; Cairo, 429; Memphis, 176; Vicksburg, 210; Natchez, 426; Nueva Orleans, 607.

Del rio Rojo á Schreveport, 302 millas; St. Louis, 979; Cairo 812; Memphis, 567; Vicksburg, 181; Natchez, 65; Nueva Orleans, 216.

Tomando en cuenta á un mismo tiempo la navegacion del Ohio y la del Misisipí, se hallan las distancias siguientes entre los puntos principales.

	St. Louis,	Memphis,	Rio Arkansas,	Natchez,	Rio Rojo,	Nueva Orleans.
De Pittsburg, (millas)	1201	1287	1463	1781	1846	2062
De Wheeling	1075	1161	1337	1655	1720	1966
De Cincinnati	697	783	959	1277	1342	1558
De Louisville	564	650	826	1144	1209	1425
De Florence	525	611	787	1105	1170	1386
De Nashville	444	530	706	1024	1089	1305

Viaje por los grandes lagos.

Lagos	*Longitud*	*Anchura*	*Profundidad.*
Ontario	180 millas	40 millas	550 ps.
Erie	240 "	38 "	265 "
Saint-Clair	18 "	12 "	" "
Huron	270 "	70 "	950 "
Michigan	340 "	58 "	850 "
Superior	420 "	100 "	900 "

Las costas de estos lagos miden 5,000 millas, 3,000 de las cuales pertenecen á los Estados Unidos.

Entre los dos primeros existen las cataratas del Niágara, obstáculo insuperable para la navegacion directa, pero que se salva dirigiéndose por el canal de Welland, ó por el de Oswego y Erie.

Los lagos Erie y Saint-Clair comunican por el estrecho de *Detroit* de 25 millas de largo.

Del lago Saint-Clair se pasa al Huron, por el estrecho de Saint-Clair, de 32 millas.

El estrecho de Mackinaw une los lagos Huron y Michigan, y el de Santa Maria, de difícil navegacion, el de Michigan, y el Superior. Un canal que acaba de construirse facilitará en lo sucesivo la comunicacion entre estos dos lagos.

Itinerario

DE LA COSTA DE LOS ESTADOS UNIDOS

Sobre los lagos Erie, Saint Clair, Huron, Michigan y Superior, al oeste de Buffalo, extremidad oriental del lago Erie. Viaje en buque de vapor.

Direccion del lago Superior.

LAGOS.	ESTACIONES.	MILLAS.		TOTAL.
Erie	Buffalo	—	......	—
	Dunkirk	45	......	45
	Erie	45	......	90
	Connehaut	15	......	105
	Rio Grande	30	......	135
	Cleveland	29	......	164
	Huron	46	......	210
	Sandusky City	10	......	220
Saint Clair	Detroit	80	......	300
Huron	Fort Gratiot	72	......	372
	Islas Thunder Bay	150	......	522
Michigan	Salto de Santa Maria	172	......	694
Superior	Whitefish Point	40	......	734
	Rio Sucker	44	......	788
	Rio Hurricane	23	......	801
	Grand Sable	15	......	816
	Pictured Rocks	12	......	828
	Grand Ile	20	......	848
	Rio Laughing Fish	30	......	878
	Rio Chocolate	10	......	888
	Rio Dead y Granite Point	12	......	900
	Rio Huron	46	......	946
	El Anse	33	......	979
	Fort Williams	85	......	1064
	Eagle Harbor	20	......	1084
	Rio Salmon Trout	34	......	1118
	Rio Flint Steel	30	......	1148
	Ontonagon City	7	......	1155
	Rio Iron	15	......	1170
	Rio Carp	22	......	1192
	Rio Presqu Ile	7	......	1199
	Rio Black	6	......	1205
	Rio Montreal	25	......	1230
	La Pointe	26	......	1256
	Fond du Lac	90	......	1346

Direccion del lago Michigan.

De Buffalo á las islas.

	Thunder Bay	522	......	522
Huron	Presqu' Ile	78	......	600
	Isla Mackinaw	64	......	664
Michigan	Isla Maniton	103	......	767
	Milwaukie	150	......	917
	Racine	25	......	942
	Southport	14	......	956
	Chicago	56	......	1012

Toledo se halla fuera de la via indicada á 310 millas de Buffalo, pero se puede ir directamente en buques de vapor que hacen el servicio entre estos dos puntos.

CUADRO

de las distancias, duracion y precio de los viajes entre las principales ciudades y puntos importantes de los Estados Unidos.*

De Nueva York.	MILLAS.	HORAS.	PRECIO.
Á Boston	236	10	$4 00
Filadelfia	87	4½	3 00
Baltimore	184	10½	6 00
Washington	224	12½	7 80
Albany	144	5	1 50
Saratoga	183	7	2 50
Buffalo (por Albany)	469	22	8 10
Dunkirk	460	18	8 00
Cleveland (por Dunkirk)	579	30	10 50
Cincinnati (por Cleveland)	832	44	16 50
Detroit (idem)	748	40	12 00
Chicago (idem)	922	55	18 50
San Pablo (idem)	1389	127	31 00
St. Louis (idem)	1200	63	28 50
Pittsburg (por Filadelfia)	443	24	12 00
Wheeling (por Baltimore)	564	30	16 00
Cincinnati (por Pittsburgh)	797	42	21 50
Charleston (por tierra)	876	55	20 00
Savannah	1021	62	25 00
Montgommery	1235	75	36 00
Mobila (por el rio de Alabama)	1566	117	46 00
Nueva Orleans (por Mobila)	1732	134	51 25
" (por Cleveland)	2403	160	42 00
Via Marítima.			
Charleston	638	60	$15 00
Savannah	740	72	15 00
		DIAS.†	
Habana	1385	5	60 00
Nueva Orleans (por Savana)	1700	8	39 75
San Francisco (por el Cabo de Hornos)	17000	124	300 00
Aspinwall	2300	7	80 00
De Aspinwall ó Colon á Panamá (ferrocarril)	47	0	25 00
De Panamá á Realejo	700	4	75 00
Acapulco	1500	variable.	
Mazatlan	2000		
San Diego	3000		
San Francisco	3500		
De Nueva York a Vera Cruz	2200		
De Vera Cruz á Acapulco (por tierra)	370		
De Nueva York á San Francisco (por Vera Cruz)	4570		

* En el precio que se indica no se comprenden los gastos de comida. † Mas ó menos

De Boston	MILLAS.	HORAS.	PRECIO.
Á Albany	200	10	$5 00
Buffalo	525	28	11 00
Cincinnati (por Dunkirk)	939	48	20 00
Detroit	855	43	16 00
Chicago	1012	58	23 00
San Pablo	1479	130	35 00
St. Louis (por Chicago)	1290	68	30 00
Nueva York	236	10	4 00
Filadelfia	323	15	7 00
Baltimore	420	21	10 00
Washington	460	24	11 80
Richmond	590	32	15 00
Charleston	1112	66	24 00
Savannah	1257	72	29 00
Montgommery	1471	86	40 00
Mobila	1802	127	50 00
Nueva Orleanns	1968	148	55 25
Pittsburg (por Filadelfia)	679	34	17 00
Wheeling (por Baltimore)	800	40	20 00

De Nueva Orleans

Á Donaldsonville	83		$3 00
Baton Rouge	140		5 00
Bayou Sahra	176		5 00
Natchitoches	395		8 00
Schreveport	477		10 00
Mandeville	22		1 00
Carrolton	8		0 15
Proctorville	27		1 00
Natchez	281		8 00
Vicksburg	397		10 00
Little Rock	754		12 00
Memphis	773		12 00
Cairo	1028		12 00
St. Louis	1195		15 00
Dubuque	1667		20 00
Cataratas de San Antonio	2005		23 00
Chicago	1473		25 00
Louisville	1305	variable.	20 00
Cincinnati	1558		20 00
Pittsburg	2062		21 00
Nashville	1305		20 00
Florence	1386		22 00
Mobila	166		5 00
Galveston	444		10 00
Savannah	975		35 00
Charleston	980		35 00
Baltimore	1548		48 00
Filadelfia	1645		51 25
Nueva York (por tierra)	1732		51 25
" (por mar)	1600		60 00
Boston	1968		56 00
Habana	300		30 00
Vera Cruz	600		35 00
Washington	1508		46 00
Portland	2073		59 00

De Filadelfia	MILLAS.	HORAS.	PRECIO.
Á Nueva York	87	4½	$3 00
New Haven	163	8½	4 50
Hartford	199	10½	5 50
Springfield	225	11¾	6 25
Worcester	279	13½	6 50
Boston	323	14½	7 00
Providence	275	15½	6 00
Newport	252	14½	6 00
Fall River	270	15½	6 00
New Bedford	321	18	7 35
Lowell	349	15½	7 65
Haverhill	356	16	7 80
Newburyport	357	16	8 00
Portland	428	19½	9 00
Harrisburg	107	5½	3 50
Pittsburg	356	18	9 50
Cincinnati	710	35	18 00

Las distancias, horas y precio de Filadelfia á Albany, Saratoga, Buffalo y Dunkirk, se obtienen añadiendo 87 millas, 4½ horas, y $3, á las que estan señaladas á los mismos puntos desde Nueva York, y esas mismas millas, horas y precio se restarán para las distancias de Filadelfia á Baltimore, Washington, Charleston, Savannah, Montgommery, Mobila y Nueva Orleans.

De Baltimore			
Á Filadelfia	97	6	$3 00
Nueva York	184	10½	6 00
Boston	420	21	10 00
Washington	40	2	1 80
Annapolis	39	2	1 70
York	57	3	1 50
Harrisburg	83	5	3 00
Frederick	62	3	2 50
Harper's Ferry	82	4	3 25
Virginia Springs	233	48	10 00
Winchester	124	6½	5 30
Wheeling	380	23	10 00
Columbus	513	38	16 00
Cincinnati (por Columbus)	633	45	19 50
" (por Wheeling)	788	55	11 00
Richmond	171	11½	7 00
Cleveland	648	48	20 00

Las distancias de Baltimore á Charleston, Savannah, Montgommery, Mobila y Nueva Orleans se obtienen restando 184 millas, 10½ horas, y $6 á las señaladas á las mismos puntos en Nueva York.

De Cincinnati	MILLAS.	HORAS.	PRECIO.
Á Columbus	118	7	$3 50
Cleveland	253	13	7 50
Buffalo	417	31	10 00
Albany	738	51	16 60
Pittsburg	354	20	8 00
Wheeling	253	16	6 50
Indianopolis	111	5½	3 50
Michigan City	266	13½	8 00
Chicago	312	16	9 50
St. Louis	600	30	17 00
Louisville (por el Ohio)	133	12	2 50
Nashville (por Louisville)	308	42	11 00
Charleston (por Nashville)	891	71	28 00
Savannah (idem)	907	72	29 00

De Charleston

Á Montgommery	483	36	$20 00
Mobila	814	78	30 00
Nueva Orleans	980	95	35 25
San Agustin	285	22	15 00
Savannah	125	10	5 00
Nashville	599	30	20 00
Wilmington	276	18	8 25
Richmond	522	30	15 50
Washington	652	37	18 00
Baltimore	692	39	19 00
Filadelfia	789	45	20 00
Nueva York	876	49	20 00
Boston	1112	60	24 00

Distancia de Nueva York á las capitales y ciudades principales de cada Estado y direccion que debe tomarse para llegar en ménos tiempo en todas las épocas del año.

ABREVIATURAS:
(*F.*) *ferrocarril.* (V.) *vapor.* (D.) *diligencia.*

Á Albany, cap. directamente	(F.)	145 millas.
Hartford, cap. idem	(F.)	112 "
New Haven, cap. idem	(F.)	76 "
Providence, cap. idem	(F.)	173 "
Newport, cap. idem	(V.)	165 "
Boston, cap. por New Haven	(F.)	236 "
Concord, cap. por Boston	(F.)	311 "
Portsmouth, idem	(F.)	292 "
Burlington, por Albany	(F.)	360 "
Montpellier, cap. por Burlington	(F.)	400 "
Portland, por Boston	(F.)	341 "
Augusta, cap. por Portland	(D.)	401 "
Newark, directamente	(F.)	9 "
Trenton, cap. por Newark	(F.)	58 "
Filadelfia, por Newark	(F.)	87 "
Harrisburg, cap. por Filadelfia	(F.)	193 "
Wilmington, idem	(F.)	114 "

á Dover, cap. por Wilmington	(D.)	....	189	millas.
Baltimore, por Filadelfia	(F.)	....	184	"
Annapolis, cap, por Baltimore	(F.)	....	223	"
Washington, cap. idem	(F.)	....	224	"
Richmond, cap. por Washington	(F.V.)	....	354	"
Norfolk idem	(V.)	....	420	"
Wilmington, por Richmond	(F.)	....	600	"
Raleigh, cap. idem	(F.)	....	524	"
Columbia, cap. por Wilmington	(F.)	....	796	"
Charleston, idem	(F.)	....	876	"
Augusta, idem	(F.)	....	889	"
Savannah, por Augusta	(F.)	....	1021	"
Milledgeville, cap. idem	(F.)	....	1049	"
Montgommery, cap. idem	(F.)	....	1235	"
Mobila, por Montgommery	(D.)	....	1422	"
San Agustin, por Savannah	(V.)	....	1186	"
Tallahasee, cap. idem	(V. D.)	....	1350	"
Pansacola, por Mobile	(D.)	....	1486	"
Nueva Orleans, idem	(V.)	....	1588	"
Baton Rouge, cap, por Nueva Orleans	(V.)	....	1728	"
Galveston, idem	(V.)	....	2032	"
Austin, cap. por Galveston	(V. D.)	....	2288	"
Natchez, por Nueva Orleans	(V.)	....	1869	"
Jackson, cap. idem	(V. F.)	....	2031	"
Little Rock, cap. idem	(V.)	....	2343	"
" por Chicago	(F. V.)	....	1949	"
Nashville, cap. por Augusta	(F.)	....	1353	"
Memphis, por San Luis	(V.)	....	1625	"
Luisville, por Cincinnati	(V.)	....	967	"
Frankfort, cap. idem	(F.)	....	962	"
Columbus, cap. por Dunkirk	(F.)	....	714	"
Cincinnati, por Columbus	(F.)	....	834	"
Indianopolis, cap. idem	(F.)	....	902	"
Michigan City, por Dunkirk	(F.)	....	867	"
Detroit, idem	(F. D.)	....	757	"
Lansing, cap. por Detroit	(F. D.)	....	880	"
Chicago, por Dunkirk	(F.)	....	922	"
Springfield, por Chicago	(F.)	....	1110	"
Milwaukie, idem	(D.)	....	1017	"
Madison, cap. por Milwaukie	(F.)	....	1117	"
St. Louis, por Chicago	(F. V.)	....	1205	"
Jefferson City, cap. por San Luis	(F.)	....	1332	"
Iowa City, cap. por Chicago	(F.V.D.)	....	1175	"
Burlington, idem	(F.V.)	....	1196	"
San Francisco, por Panamá	.	....	5850	"

Todas estas direcciones deben modificarse á medida que se vayan construyendo nuevos ferrocarriles.

Reglas

De prudencia que se deben tener presentes al visitar las ciudades populosas de ambos hemisferios.

1ª. Evitar los conocidos recientes que se apresuran á ofrecer amistad.

2ª. Evitar los *ciceroni* voluntarios y sin tarjeta impresa que acredite su oficio.

3ª. No tomar billetes de viaje para ferrocarriles y vapores, sino en las correspondientes oficinas, y si es posible ir acompañado de un práctico ó de un intérprete á dicha oficina, para no ser engañado.

4ª. Evitar las tiendas con banderas coloradas que indican remate, y en donde se ve detras del mostrador á un hombre bien vestido, cubierto de dijes, y que con voz dura parece que trata de arruinarse dando cosas al parecer de mucho valor, como relojes de oro, cadenas, plumas de oro &c., por poco menos que nada.

5ª. No llevar mucho dinero en el bolsillo, y á menos que sea buen conocedor de los billetes no admitirlos en cambio.

6ª. No prestar á desconocidos, aunque den garantias aparentes.

7ª. Evitar las apuestas de todas clases y los juegos de todas formas, inclusas las loterias, lo mismo que ir á los casinos y casas de juego, y mucho menos á aquellos adonde sean invitados por sus paisanos, amigos, compañeros y condiscípulos que tanto abundan en las ciudades de Nueva York, Londres y Paris.

8ª. No hacer caso de las jóvenes angustiadas ó desgraciadas que, principalmente de noche, tratan de granjearse la simpatia de los desconocidos.

9ª. No alucinarse con los anuncios de socios que ofrecen ganar al año miles de pesos con unos cuantos centenares de ellos que se empleen en la sociedad ó en negocios nuevos.

10ª. No ocurrir á las oficinas en que siempre se dan noticias de miles de empleos lucrativos y descansados, que milagrosamente se hallan vacantes.... pagando solo un peso por el informe.

11ª. No entrar en las tiendas donde se venden objetos á precios ruinosos, ó por menos de su costo ó averiados por el fuego ó por el agua.

12ª. Rehusar las presentaciones á familias ó amistades de las calles de Church, Green &c., pues, sin necesidad de ceremonias, allí se recibe á cualquiera que se presente por sí mismo.

13ª. Evitar las disputas con los cocheros sobre el alquiler del

carruaje, pues son malísimas. Nadie tome coche sin previo y terminante ajuste.

14ª. No andar de noche por las calles oscuras ó extraviadas.

15ª. Evitar disputas y riñas.

16ª. Evitar los agolpamientos de gente, especialmente en las tabernas, teatros é incendios.

17ª. No hablar mucho, pero sí ver y oir todo lo que se pueda.

18ª. Llevar un exacto exámen de conciencia y de bolsillo.

19ª. Estar muy alerta en todo punto donde se vea escrito "BEWARE OF PICK-POCKETS" (Cuidado, que hay ladrones).

20ª. Ocurrir á comer á la mesa redonda en los hoteles si se quieren evitar *extras*.

21ª. No hacerse mucho el bobo, aunque lo sea.

22ª. No hablar á gritos, ni fumar en los salones, ni en presencia de señoras, ni bajar las escaleras con estrépito, falta muy general y que se nota mucho por los nacionales.

23ª. Cuando se llegue á un hotel hacer un regalo, al menos de medio peso, á la camarera y al criado de la mesa.

24ª. Apartarse siempre que oiga griteria de bomberos, y evitar cualquiera encuentro con ellos, con tal temor como si fuese una bomba de artilleria.

25ª. Cuando un extranjero le alabe algo, no contestarle: *está á la disposicion de V.*, porque lo aceptará inmediatamente diciendo que es V. muy *bueno*!

26ª. Dirijirse siempre á los hoteles principales y despues buscar la posada que mejor le convenga.

27ª. Depositar su dinero y alhajas en la oficina del hotel, tan luego como asiente su nombre en el libro.

28ª. No contraer mucha familiaridad con las dueñas de posadas, sus hijas ó sobrinas, porque son mujeres que regularmente saben mas de lo que les han enseñado.

29ª. No dar los *checks* de equipajes á los Expresos ni dejar el equipaje detras.

30ª. Recordar el adagio, "Al pais donde fueres haz lo que vieres," y buscar la razon de lo que vea antes de murmurar.

31ª. No criticar en voz alta fiado, en que no se entiende el español, pues este idioma está muy jeneralizado.

32ª. No saludar á quien no le ha sido presentado, para no caer en ridículo; ni en visita de negocios hablar de otra cosa que de sus negocios.

33ª. Imponerse de la legislacion del Estado en lo relativo al bello sexo si no quiere que un tribunal lo constituya en *desfacedor de agravios* cuando menos lo piense.

34ª. Cuidar de que el sobre de sus cartas para el correo vaya bien detallado, añadiendo el nombre del pais ó estado á donde

van. En los E. U. abundan los Lóndres, Parises, Madrides, Wáshingtones, &c.

35ª. No contar con que en la tierra del *time is money*, le hagan servicio alguno por su linda cara.

36ª. Llevar siempre una pequeña suma de dinero y estampillas de correo en el bolsillo para franquear por sí mismo las cartas.

37ª. Atacar prontamente cualquiera resfiado, porque aunque la menor brisa "no apaga una vela, bien mata á un hombre."

38ª. No dejar dinero ni prendas de valor en el baul.

39ª. En la posada y en los hoteles cerrar siempre la puerta del cuarto al salir, y dejar la llave en la oficina. Recuérdese que hay muchas llaves para las puertas.

40ª. En cuestiones agenas no acreditarse de paisano de Don Quijote.

41ª. No tener amorcitos en casa, porque el resultado se va á saber en el *City Hall.*

42.ª. Nunca dar la direccion de su casa á persona que no se conoce ó que no la necesita.

43ª. No acreditarse de muy pobre ó de muy rico, porque en tierra estranjera tiene sus inconvenientes.

44ª. No aguardar de los amigos la primera visita, porque el recien llegado es el que debe visitar primero, ó dar aviso por medio de tarjeta.

Arancel de aduanas de los Estados Unidos.

Derechos de importacion que pagan los principales artículos procedentes de España y sus posesiones y de los pueblos hispanoamericanos en general.

Aceite.—El de palma, 4 por ciento *ad valorem* ; el de oliva, 24 ; el de linaza, así como la esperma y la grasa de ballena ó de cualquier otro pescado, 15.

Acero —Fundido en lámina y en barra 12 ; el de otra clase, 15 por ciento.

Añil.—4 id.

Azucar.—24 id.

Cacao.—4 id.

Cafe.—Libre de derechos desde 1832, cuando se importa en barcos norteamericanos ó de otra nacion cuyo arancel está igualado con el de los Estados Unidos, y con tal que dichos barcos vengan directamente del punto de produccion. En los demas casos devenga el 15 por ciento.

Càñamo.—El de Manila y Sisal, 19.

Cera.—15 id.

Cobre.—En pernos y láminas, 15 id. ; en lingotes, barras ó planchas, libre.

Corcho.—24 por ciento.

Cortezas de árbol para tinte.—8 id.

Crin.—8 id.

Cueros.—4 id.

Drogas y tintes.—La grama, agallas, crémor tártaro, rubia, nueces para tintes y quina, libres de derechos. El alcohol y el alcanfor refinados, 30 por ciento ; esencias de benjuí y bálsamo de todas clases, 24. Borraj refinado 19. Cantáridas, carbonato, sal amoniaco, alcanfor crudo, antimonio, bicarbonato de soda y goma, 8. Asafétida, arsénico, aloe, borraj crudo, cochinilla, azufre, laca, ácido oxálico, aceite de vitriolo, soda y ácido tartáric, 4. Todas las demas drogas y tintes pagan 15 por ciento.

Especias.—4 por id.

Estracto de Malagueta 24.

Frutas.—Naranjas, limones, uvas y toda clase de fruta seca y verde, 8 por ciento. Almendras, frutas conservadas y en pasta, 30 id.

Goma elastica.—4 id.

Jabon.—24 id.

Lanas.—Aquellas cuyo valor no exceda de 20 centavos libra en el lugar de donde se exporten, estan exentas de derechos. Las de mayor precio pagan 24 por ciento; y si vienen en la piel solo 15 id.

Licores espirituosos 30 por ciento.

Maderas.—Roble, 15 por ciento. Palo santo, ébano, granadillo, palo de rosa, cedro y caoba, 8 id.

Miel de purga.—24 id.

Id. abejas.—24 id.

Orozuz.—En palo y en barras, 15 por ciento.

Palos de tinte.—Libres.

Palma de yarey libre.

Pieles.—Curadas, 15 id. Sin curtir, 8 id.

Plomo.—15 id.

Sal.—15 id.

Salitre.—Crudo, 4 por ciento. Refinado, 8 id.

Semillas.—El alpiste, 15 por ciento. Las demas, libres.

Sombreros de jipijapa, ó de cualquiera otra paja 24.

Tabaco.—En rama, 24 por ciento. Elaborado, 30 id.

Trapos.—Los de lana, 4 por ciento. Los demas, libres.

Vinos.—30 por ciento.

Nota.—Los artículos no enumerados aquí pagaran como aquellos á que se asimilan.

Naturalizacion y sus ventajas.

Cualquiera extranjero puede naturalizarse en los E. U. haciendo su declaracion jurada ante un tribunal, ofreciendo que renuncia obediencia á la nacion ó al soberano á que pertenece, y que sostendrá y defenderá la constitucion de los Estados Unidos. Cuesta 25 centavos.

Despues de 5 años de hecha la declaracion y de vivir en el pais, probará este hecho con la declaracion de 2 ciudadanos y el de haber residido un año en el estado donde hizo su declaracion, y será ciudadano; pero si habiendo vivido tres años en el pais hiciere su declaracion, le bastará para obtener la carta una residencia posterior de 2 años. Cuesta 50 centavos.

Si hubiese llegado al pais durante su menor edad y residido tres años antes de ser mayor, será admitido sin la declaracion,

probando con dos testigos que ha residido en los E. U. tres años como menor y dos como mayor, de suerte que hace su declaracion en el momento en que recibe sus credenciales de ciudadano. Esto solo puede hacerse cuando los E. U. estén en paz con el pais á donde pertenece el solicitante.

Si el solicitante muere despues de haber declarado su intencion y antes de haber sido admitido como ciudadano, su viuda é hijos gozan del derecho de ciudadanos.

VENTAJAS DE LA CIUDADANIA.

El extranjero puede comprar y poseer bienes raices, pero no puede venderlos á no ser que esté naturalizado.

Una extranjera casada no puede tener propiedad bajo su nombre sino está naturalizada, pero si lo estuviese puede tenerla y separarla de la de su esposo.

El naturalizado goza de la mas lata proteccion de todas las leyes del pais, ya sean civiles, criminales, comerciales, &c.

CATALOGO
DE LIBROS DEL FONDO Y SURTIDO
DE
D. APPLETON & CO.
246 Y 248 BROADWAY, NUEVA YORK.

Libro Primario, por el doctor E. Mandevil. Desígnado, para las escuélas de niños.

Libro segundo, por el doctor E. Mandevil. Con láminas,

Libro Primario de Ortografia. Un tomo de 164 páginas en-18.

Catecismo de la Doctrina Cristiana. Un tomo de 90 páginas en-18.

Caton Cristiano y Catecismo de la Doctrina Cristiana, para la educacion y buena crianza de los niños.

Instruccion Moral y Relijiosa, para las escuelas de la República. Nociones importantes, tomadas del Francés.

Manual de Urbanidad y Buenas Maneras, para uso de la juventud.

Compendio del Manual de Urbanidad y Buenas Maneras, Compendiado para uso de las escuelas.

Lecciones de paisaje, con instrucciones para el uso de Lápiz, de Plomo y de Crayon, en 6 partes.

Estudio sobre los Animales, con instrucciones para el uso de Lápiz, de Plomo y de Crayon, en 5 partes.

Cartones de Dibujo, para las escuelas, en diez partes.

El Lenguaje de las Flores y de las Frutas, con algunos emblemas de las Piedras y los Colores.

Geografia Descriptiva del Mundo, arreglada para uso de las escuelas Hispano-Americanas.

Diccionario de Pronunciacion de las Lenguas. Española é Inglesa. Español-Inglés; Inglés-Español, por Velazquez de la Cadena.

Diccionario de las Lenguas Española é Inglesa. Abreviado del Grande del autor, en dos partes; Español-Inglés; Inglés-Español.

El Maestro de Inglés, y de Español, ó Libro de frases Familiares.

Gramática Inglesa, para aprender á Leer, Escribir y Hablar el Inglés, segun el sistema de Ollendorff.

Gramática Francesa, para aprender á Leer, Escribir y Hablar el Frances, segun el verdadero sistema de Ollendorff.

Astronomia Illustrada, dispuesta para el uso de las escuelas Públicas ó Comunes de los E U.

Marsh, Teneduria de Libros. I. Curso práctico. II. La Ciencia de la Teneduria. III, Juegos de Libros (en blanco).

El Lector Poligloto, y Guia para la Traduccion, en inglés, francés, aleman, español é italiano.

Gramatica, para que los Ingleses aprendan el Español. I. Ollendorff's Spanish Grammar, by Velazquez and Simmoné. II. Grammar of the Spanish Language, by Schele de Vere.

Libros de Lectura, para que los Ingleses aprendan el Español. I. An Easy Introduction to Spanish Conversation, by Velàsquez. II. Elementary Spanish Reader, by Tolon. III. Progressive Spanish Reader, by Morales. IV. New Spanish Reader, by Velàzquez.

Robertson. Nuevo Curso practico, analitico, teorico y sintético del Idioma Inglés, por P. J. Rojas, con clave.

Compendio de la Gramática Castellana de A. Bello, para el uso de las esculas de América.

Método de Lectura gradual. Un tomo de 64 páginas en 16.

Historia de la Revolucion de los E. U. Publicada en Londres, revisada y aumentada.

EN PRENSA.

Un Tratado de Fisica, que comprende los descubrimientos mas recientes en los ramos de la Fisica y muestra la aplicacion de los principios de la ciencia a los negocios.